

L'Estuaire

Volume XXI, numéro 2 (53), juin 1998

7,95 \$



- Le naufrage de l'Empress
- Anticosti
- Les 66 ans du Progrès du Golfe
- Lac-au-Saumon

Revue d'histoire des pays de l'estuaire du Saint-Laurent

L'Estuaire

(Auparavant Revue d'histoire
du Bas-Saint-Laurent)

Publiée deux fois l'an par le GRIDEQ de l'Université du Québec à Rimouski (le Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional, de l'Est du Québec).

Comité de rédaction:

Paul LAROCQUE, historien
Jean LARRIVÉE,
agent de recherche au GRIDEQ
Pierre COLLINS,
archiviste à la bibliothèque de l'UQAR
Graphiste:
Richard FOURNIER,
Service des communications UQAR
Traitement de texte:
Sylvie Bellavance
Jean Larrivée

Politique rédactionnelle:

Les personnes intéressées à publier des articles, notes de recherche, notes biographiques ou comptes rendus peuvent faire parvenir leurs manuscrits ou disquettes en tout temps. Les textes devront être sur un format 8,5 x 11 à **double interlignes** avec un maximum de **15 pages**.

Il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste pour publier dans L'Estuaire. Le comité de rédaction peut, dans certains cas, assurer un support technique aux auteurs. Les textes sont lus par le comité et recommandés, selon le cas pour publication. Les auteurs demeurent cependant responsables du contenu de leurs textes. Une invitation cordiale est faite aux intéressés.

Dépôts légaux:

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN-1484-6969
© Tous droits réservés, L'Estuaire, 1998
Reproduction des textes et des photographies interdite sans la permission du comité de la revue.

Photographie de la page couverture:
le phare de Métis-sur-Mer
(Jean Larrivée, 1987)

Sommaire

L'Estuaire

Volume XXI, numéro 2 (53), juin 1998

	Page
Éditorial	2
<i>Jean Larrivée</i>	
Le naufrage de l'Empress of Ireland	3
<i>Lionel Pineau</i>	
Addenda: Quand le mauvais sort s'acharne... sur l'Empress of Ireland	8
<i>Lynda Dionne et Georges Pelletier</i> (complément bibliographique Pierre Collins)	
Les premiers phares du Saint-Laurent	9
<i>Maggie-Lia Durette</i>	
Les Menier et Anticosti (1895-1926)	12
<i>Claire Dubé</i>	
Les 66 ans du Progrès du Golfe. C'était l'époque classique du journalisme à Rimouski	16
<i>Andrée Gauthier</i>	
Chroniques rimouskoises: L'émigration britannique de 1847 et de 1848	21
<i>Jacques Watts</i>	
Lac-au-Saumon	24
<i>Bernard Létourneau</i>	
Le voyage de l'abbé Ferland en Gaspésie en 1836	29
<i>Luc Savard</i>	
Vieux écrits: Chanson gaspésienne	34
<i>Pierre Collins</i>	
Nouvelles brèves	36
<i>Paul Larocque et Euchariste Morin</i>	
Des livres à lire!	37
<i>Pierre Collins et Paul Larocque</i>	

• Pour s'abonner à la Revue:

(deux numéros par année)

Individu	20 \$	Individu (soutien)	25 \$
Institution	35 \$	Institution (soutien)	50 \$

Faire votre chèque au nom de **La Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent** et expédiez votre commande à:

Pierre Collins
300, allée des Ursulines
Rimouski (Québec) G5L 3A1
418-723-1986 poste 1669

Éditorial

.....

Au printemps, quand les glaces s'égrènent vers le golfe, apparaît alors toute la beauté changeante du majestueux fleuve Saint-Laurent. Mais cette splendeur peut se révéler parfois bien funeste.

La popularité du film Titanic et le projet du Musée de la mer de Pointe-au-Père nous ont incités à publier une version révisée du texte de Lionel Pineau sur le naufrage de l'Empress of Ireland. La collision du Storstad et de l'Empress of Ireland au large de Sainte-Luce-sur-Mer a fait plus de 1 000 victimes. L'article de Lionel Pineau est complété par un addenda de Lynda Dionne et Georges Pelletier qui nous racontent quelques incidents survenus à l'Empress of Ireland. Pour les personnes désireuses d'en savoir davantage, Pierre Collins nous offre des références bibliographiques et même des sites sur Internet!

Depuis des décennies, les phares du Saint-Laurent projettent leur lumière et parfois le son de leur criard à brume afin d'éviter les catastrophes maritimes. Maggie-Lia Durette retrace pour nous l'histoire des phares de l'île Verte et de Pointe-des-Monts et de leurs gardiens. Quant à Claire Dubé, elle nous amène à l'île d'Anticosti où les Menier ont bâti une société dont l'économie reposait sur l'exploitation des ressources naturelles, notamment la chasse et la pêche.

Cela vous donne le goût de voyager? Pourquoi ne pas remonter le cours du temps et suivre l'abbé Ferland en Gaspésie en 1836 grâce à notre guide Luc Savard. Ce numéro estival à forte connotation maritime de la revue **Estuaire** comprend aussi un texte d'Andrée Gauthier sur les 66 ans du journal le **Progrès du Golfe**, des propos émouvants de Jacques Watts sur l'émigration britannique et l'arrivée de ses ancêtres à Rimouski, sans oublier l'apport de Bernard Létourneau qui nous remémore les premiers moments du village de Lac-au-Saumon jusqu'à aujourd'hui.

À tous nos lecteurs, abonnés ou touristes de passage, nous souhaitons un été des plus fructueux et une agréable lecture en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Jean Larrivée

pour Pierre Collins et Paul Larocque, membres du comité de rédaction

Le naufrage de l'Empress of Ireland

Lionel Pineau

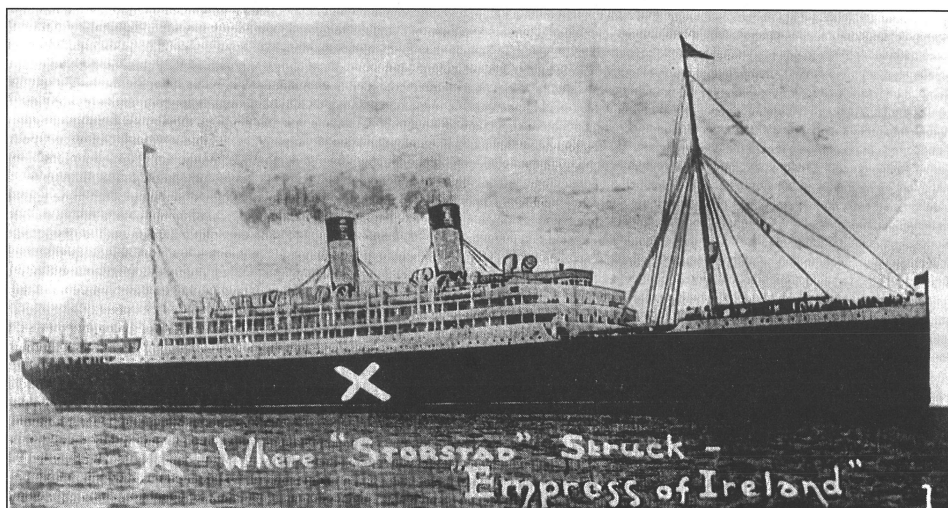
Le naufrage de l'Empress of Ireland qui eut lieu au printemps de 1914 en face de Sainte-Luce-sur-Mer est la plus grande tragédie maritime de l'histoire du Canada. Le drame du Titanic survenu deux ans auparavant au large de Terre-Neuve était encore bien présent dans tous les esprits lorsque, avant la pointe du jour, le 29 mai 1914, se produisit une autre catastrophe, la plus tragique dans les annales de la navigation sur le Saint-Laurent. Elle fit plus d'un millier de victimes. Sur l'ancienne route de Pointe-au-Père, un monument a été érigé à la mémoire de 88 de ces victimes dont le corps n'a pas été identifié ou réclamé.

En lui-même, le fait brutal peut se résumer en quelques lignes: l'Empress of Ireland, luxueux paquebot du Pacifique Canadien entra en collision avec le charbonnier norvégien Storstad et coula en moins de quinze minutes, entraînant dans l'abîme 1 012 personnes. Seulement 465 furent rescapées. En cette nuit fatidique, une épave de plus venait s'ajouter aux nombreuses autres que le fleuve Saint-Laurent, véritable cimetière marin, garde enfouies au fond de ses eaux depuis plus de trois siècles.

Description des navires

L'Empress of Ireland

Ce paquebot anglais, construit à Glasgow en 1906 par la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company, était la propriété du Pacifique Canadien. Portant le numéro officiel 123 972, il jaugeait 14 191 tonneaux et mesurait 550 pieds de longueur par 65,5 de largeur et 40 de profondeur¹. Il comportait quatre ponts dont le plus élevé était à 21 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Il comptait aussi 10 cloisons transversales étanches et était pourvu des dispositifs et du matériel de sécurité requis par la loi. Selon le rapport de la Commission royale d'enquête, il y avait à bord 40 chaloupes de sauvetage d'une capacité totale de 1 660 personnes, 24 bouées et 2 212 ceintures de sauvetage dont 150 pour enfants².



L'Empress of Ireland (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

De plus, le superbe transatlantique était équipé d'appareils de sécurité les plus modernes: télégraphie sans fil, systèmes de signaux sous-marin pour déceler les icebergs. Un télégraphiste demeurait constamment en service lorsque le navire était en marche.

Parti de Liverpool pour Québec le 15 mai 1914, l'Empress était sous le commandement du capitaine Henry George Kendall. Il entra au port de Québec, le 22 mai et en repartait dans l'après-midi du 28, ayant à son bord 1 477 personnes ainsi réparties:

passagers de première classe	87
passagers de seconde classe	253
passagers de troisième classe	717
membres d'équipage	420
nombre total de personnes	1477 ³

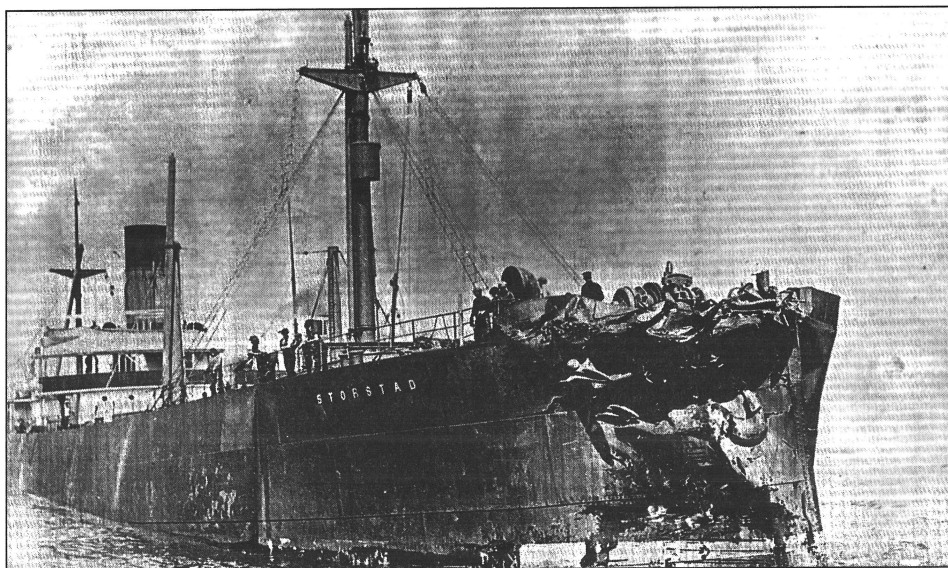
Notons que parmi les passagers de seconde classe se trouvaient 170 membres de l'Armée du Salut venant de Toronto et qui se rendaient à Londres participer à un important congrès. Fait intéressant à signaler pour notre région: en juin 1912, l'Empress of Ireland effectuait un voyage de Liverpool à Québec ayant à son bord le R. P. Joseph Jean, un fils de Saint-Fabien qui participa, au lendemain de la Première

Guerre mondiale, aux délibérations de la Société des nations, à titre de délégué de l'Ukraine⁴. En effet, dans son journal rédigé à l'intention de son confrère, Mgr Alphonse Fortin, il écrit: «Le 27 juin... je pris à Liverpool l'Empress of Ireland à destination de Rimouski-Québec. Sur le bateau, j'eus comme compagnons de voyage l'abbé Roland, sulpicien et M. l'abbé Cuthbert Fafard de Joliette»⁵.

Le Storstad

Construit en 1910 par The Armstrong, Whitworth And Company, à New Castle on Tyne, Angleterre, le Storstad se trouvait, à l'époque, au service de la Dominion Coal Company. Il mesurait 440 pieds de longueur par 58 pieds de largeur et 28,8 pieds de profondeur, son tirant d'eau moyen étant de 25,5 pieds. Le capitaine Thomas Andersen en était le commandant⁶.

Au moment de la collision avec l'Empress, le Storstad transportait vers Montréal un chargement de 11 000 tonnes de charbon en provenance de Sydney, Nouvelle-Écosse. Le capitaine Andersen avait donné ordre à l'officier en chef, M. Toftenes, de l'appeler en cas de brouillard. «(...) Captain Thomas Andersen... had



Le Storstad (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

*given standing orders to the Chief Officer that he was to be called in case of fog, and that in any case he was called six miles before the ship reached Father Point to take the pilots*⁷. Malgré ces précautions prises par le capitaine Andersen, l'effroyable tragédie devait se produire quand même dans un épais brouillard, ennemi tant redouté des navigateurs.

Récit de la tragédie

Le 28 mai 1914, vers 4H20 de l'après-midi, l'Empress of Ireland levait l'ancre à Québec sous la direction du pilote Adélarde Bernier. La descente du fleuve se fit par temps calme et clair; quand arriva la nuit, les étoiles se mirent à briller au firmament. Mais, à deux reprises, une légère brume s'éleva qui obligea le capitaine à ralentir la vitesse de moitié et à faire entendre la sirène du navire, entre l'île Rouge et le Bic, puis entre Bic et Pointe-au-Père.

Vers 1H30 du matin, le pilote Bernier quittait l'Empress pour l'Eureka qui l'attendait à un mille environ au nord de la bouée à gaz de la Pointe-au-Père. Le temps étant redevenu clair, l'Empress regagna le large à la vitesse de 18 noeuds. Le navire poursuivait sa course depuis quelque temps quand, tout à coup, apparurent les feux de tête du mât d'un steamer, qui se trouvait approximativement à six milles de distance. C'était le Storstad ainsi que le prouva la suite des événements.

Le temps était toujours beau et clair

À ce moment, le capitaine Kendall se rendit sur le pont supérieur pour vérifier la direction de son navire. Il constata, d'après les lumières du Storstad, que la course de ce dernier permettrait aux deux navires de se rencontrer sans encombre de tribord à tribord. Quelques instants plus tard, le capitaine Kendall aperçut le feu vert du Storstad. Mais au même moment, un banc de brume venant de la côte diminua l'éclat des feux du Storstad. Aussitôt le capitaine Kendall ordonna de stopper le navire et de faire machine arrière à toute vapeur. La sirène se fit entendre par trois fois, signalant par là la manoeuvre qui venait d'être effectuée. Une minute après, tous les feux du Storstad disparaissaient dans le brouillard.

De part et d'autre, il y eut échange de coups de sirène en signe d'avertissement. Mais, tout à coup, le capitaine Kendall aperçut de nouveau les lumières du Storstad qui n'était qu'à une centaine de pieds de distance. Au moyen, d'un porte-voix, il cria au commandant du Storstad de faire machine arrière à toute vitesse, ce qu'il fit aussitôt en lançant trois coups de sifflet. Dans l'espoir d'éviter ou au moins de diminuer les effets d'une collision, le capitaine de l'Empress ordonna à ses hommes d'avancer à toute vitesse et de tourner vite à bâbord. Mais le Storstad continuant sa course assez rapidement, à 10 noeuds environ, vint heurter l'Empress au flanc droit, entre ses deux cheminées: il

enfonce ses ponts d'acier jusqu'à une profondeur de 15 à 20 pieds, faisant du même coup une immense brèche de 14 pieds par 45 pieds au-dessous de sa ligne de flottaison. Aussitôt l'eau s'engouffra en trombes dans ce trou béant, à raison de 60 000 gallons à la seconde.

Le capitaine Kendall fit immédiatement arrêter les machines et demanda au commandant du Storstad de continuer sa route. Quelques instants après, les deux navires se séparèrent. L'Empress of Ireland penchant fortement sur sa droite tenta alors d'avancer à toute vitesse vers la côte pour aller s'échouer. Par malheur ses machines firent défaut et, soudainement, toutes ses lumières s'éteignirent. Le navire infortuné sombra en moins de 15 minutes après la collision survenue vers 1H55 du matin, le 29 mai 1914.

Les opérations de sauvetage

À la vue du danger imminent, le capitaine Kendall donna ordre au premier officier, Edward Jones, d'appeler tout le monde sur le pont et de préparer les chaloupes de sauvetage. La sirène se fit entendre, signifiant à l'équipage de fermer les portes des cloisons étanches et de se disposer à abandonner le navire. L'équipage répondit rapidement à ces ordres; mais vu l'affluence des grandes masses d'eau qui l'envahissaient, le navire se mit à donner si fortement de la bande qu'il fût impossible de détacher les chaloupes fixées à bâbord.

Pendant ce temps, des matelots coururent éveiller les passagers et aidèrent plusieurs d'entre eux à mettre leur ceinture de sauvetage. On alluma les fanaux d'urgence. Malgré la confusion générale, on parvint à mettre à l'eau les chaloupes portant les numéros 1, 3, 5, 9, 13 et 15. Plusieurs furent jetés par-dessus bord à la descente de la première chaloupe, tandis que la 15^e chavira. Au moment où l'on s'appropriait à mettre la chaloupe numéro 7, l'Empress sombra entraînant avec lui un grand nombre de passagers qui, faute de temps, n'avaient pu trouver place dans les embarcations. Au moment où l'Empress sombra, une pièce de sa superstructure se détacha et vint frapper une chaloupe. Tous ses occupants furent tués sur le coup ou noyés.

À l'instant où les deux cheminées du

superbe paquebot vinrent frapper la surface de l'eau, le capitaine Kendall fut projeté à la mer. Il fut recueilli par la chaloupe numéro 3 dont il prit aussitôt la direction. Il donna ordre de repêcher les naufragés qui s'agrippaient aux épaves. Quand l'embarcation fut remplie à pleine capacité, soit 55 à 60 personnes, il cria à ceux qui n'avaient pu y trouver place de se tenir agrippés aux cordages. Plusieurs furent ainsi sauvés. La chaloupe se dirigea ensuite vers le Storstad qui recueillit les naufragés. Le capitaine Kendall, aidés de quelques membres de son équipage, s'empessa de retourner sur les lieux de l'accident, à la recherche de survivants; mais il n'y trouva que des cadavres flottant à la dérive.

débris.

Un quartier-maître, projeté à l'eau au moment où coula l'Empress, réussit à s'accrocher à la chaloupe 15 qui était à la renverse; il parvint ensuite à monter dans le canot 13. Celui-ci, chargé de survivants, vogua vers le Storstad qui les prit à son bord. Le même canot retourna aussitôt recueillir une trentaine de personnes qui furent hissées sur l'Eureka, bateau des pilotes de la Pointe-au-Père arrivé sur les lieux de l'accident. Un S.O.S. l'avait alerté quarante minutes auparavant. L'Eureka fut suivi de près par le Lady Evelyn, navire postal de Rimouski.

Ces deux bateaux firent chacun trois voyages au quai de Rimouski transportant

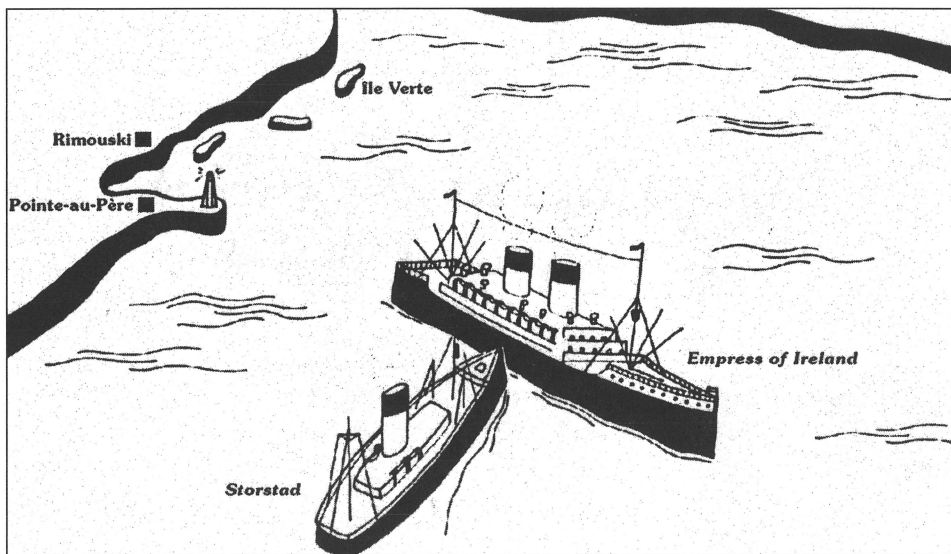
ont fait ériger un monument commémoratif. Dans le cimetière de Rimouski, un autre monument funéraire a été élevé à la mémoire de sept autres personnes victimes du naufrage de l'Empress.

Au nombre des disparus figuraient le célèbre acteur anglais Lawrence Irving et sa femme qui revenaient tous deux d'une tournée triomphale à travers le Canada. Parmi les rescapés, il y eut un seul canadien-français, l'avocat montréalais, Louis-A. Gosselin parti en voyage d'affaires pour Londres et Paris, et qui fit le récit du drame dans le journal **Le Progrès du Golfe**, de Rimouski, 29 mai 1914.

Le séminaire de Rimouski dans sa Chronique de l'année 1914 rapporte ainsi le tragique événement:

29 mai - Une catastrophe qui égale celle du Titanic vient de jeter la consternation dans la population. Ce matin à 2 heures, au large de Rimouski, l'Empress of Ireland, le splendide paquebot du Pacifique Canadien, est venu en collision avec le charbonnier norvégien le Storstad et a sombré immédiatement, engloutissant au fond du fleuve plus de mille passagers. La scène du désastre est couverte de cadavres que ramassent les sauveteurs. Les blessés sont également très nombreux. Le deuil est général. Hélas! que l'humanité est fragile!

Le 13 juin, les autorités du séminaire et les étudiants se rendirent sur les lieux du naufrage à bord du Lady Evelyn afin de chanter un Requiem et un Libera à l'intention des victimes. Au cours du voyage, la fanfare des élèves joua plusieurs morceaux funèbres. Le chanoine PH. Sylvain, supérieur du séminaire, prononça à cette occasion «un éloquent discours que tous



La collision entre l'Empress of Ireland et le Storstad (Musée de la mer de Pointe-au-Père, **La tragédie oubliée... le naufrage de l'Empress of Ireland**, 1995, p. 20).

Quelques minutes après le naufrage, l'on entendit une sourde détonation accompagnée d'une immense colonne d'eau qui s'éleva à une cinquantaine de pieds dans les airs. Apparemment, les chaudières avaient fait explosion.

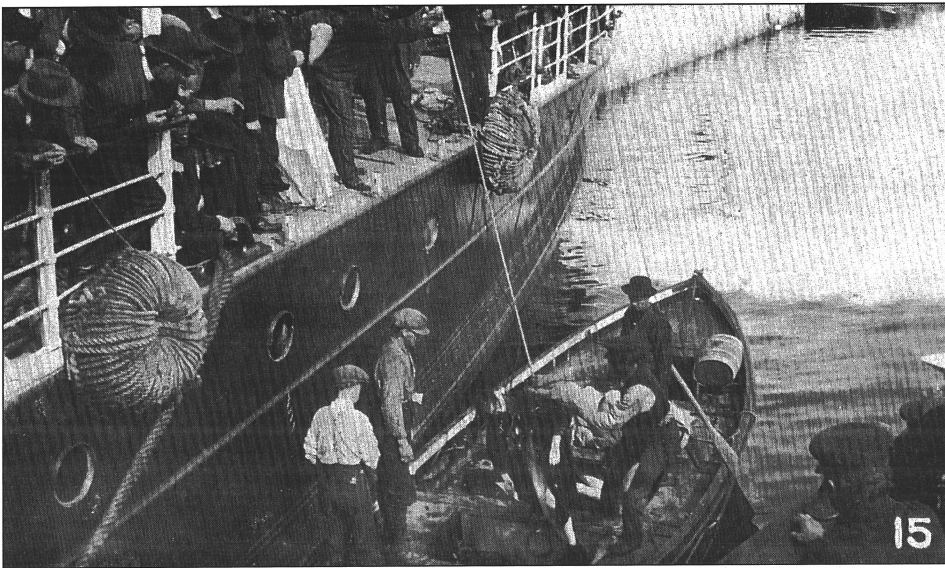
Quant au commandant du Storstad, aussitôt après la collision, il manda tous ses hommes sur le pont. Son navire ayant tourné à bâbord lui fit perdre de vue la position de l'Empress. Mais les cris des naufragés lui permirent de repérer le lieu du sinistre. Il fit descendre à la mer quatre embarcations qui effectuèrent plusieurs voyages, ramenant chaque fois des survivants. Les opérations de sauvetage durèrent aussi longtemps qu'on pût découvrir des personnes encore agrippées à des

d'abord les rescapés réfugiés sur le Storstad, puis les cadavres repêchés. Parmi les survivants, 350 environ furent conduits à Québec la journée même à bord d'un train spécial de l'Intercolonial. Quant aux cadavres déposés dans un hangar sur le quai de Rimouski, ils furent placés dans des cercueils de bois et transportés à Québec sur le Lady Grey. Le débarquement des tombes, particulièrement celles des enfants, constitua l'une des scènes les plus pathétiques de cette tragédie.

Les corps retrouvés par la suite et non identifiés furent inhumés dans un lopin de terre situé sur le littoral de la Pointe-au-Père, à proximité de Sainte-Luce-sur-Mer. C'est le cimetière des naufragés au centre duquel les autorités du Pacifique Canadien



Des étudiants du Séminaire de Rimouski se recueillent sur les lieux du naufrage (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).



L'arrivée des blessés et des noyés (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

les jeunes auditeurs écoutèrent religieusement»⁹. Le chant de l'Ave Maris Stella termina cette impressionnante manifestation de sympathie à l'endroit des disparus qui gisaient au fond des eaux.

Une bouée-souvenir indiqua longtemps l'endroit précis où reposait «le cercueil géant qui renfermait dans ses flancs des centaines de cadavres»¹⁰.

La direction du Pacifique Canadien ne tarda pas à dépêcher à Rimouski une équipe de scaphandriers qui eut pour tâche de récupérer les 250 lingots d'argent que transportait le luxueux navire englouti. Ces lingots provenaient de Cobalt en Ontario et valaient environ 1 500 \$ chacun. La goélette Marie-Joséphine fut affectée au transport des plongeurs chargés de retirer des eaux ce trésor ainsi que le coffre-fort de l'Empress.

Afin de déterminer les causes de ce désastre maritime, une Commission royale d'enquête fut constituée, dès juin 1914, sous la présidence du juge J. C. Mercy, le même qui fut chargé de mener les investigations après le naufrage du Titanic. Au terme des audiences, le juge jeta finalement le blâme sur l'officier Toftenes qui était en charge du Storstad au moment de la collision. «M. Toftenes, déclara-t-il, s'est montré négligent en modifiant sa course dans le brouillard, en gardant la direction du navire et en n'appelant pas le capitaine Andersen dès qu'il eût aperçu la brume»¹¹.

nombre de personnes est une bonne chose. Les pièces qui ont été récupérées par les plongeurs et qui font partie de l'exposition du Musée de la mer sont des témoins extraordinaires de cette tragédie¹².

Mais, déjà, au lendemain de cet événement dramatique, la voix populaire s'était fait entendre à travers celle d'un poète anonyme qui composa la complainte de l'Empress dont les paroles nous furent gracieusement communiquées par Adrien Quimper de Rimouski.

Le 29 mai 1980, lors de l'inauguration du Musée de la mer de Pointe-au-Père, une survivante, Grace Hannagan Martyn, âgée de sept ans au moment du naufrage, livra le message suivant:

Pour moi, le naufrage de l'Empress of Ireland c'est avant tout un souvenir douloureux, mais c'est aussi une part importante de notre histoire. Trop peu de gens connaissent cette tragédie et, à mon avis, le fait qu'il existe un musée dont le but est de la faire connaître au plus grand



Transport des noyés à la bâtisse du gouvernement où ils étaient placés dans des tombes (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).



Les lingots d'argent récupérés par les plongeurs (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

Complainte de l'Empress

Air: Minuit Chrétien

Le Saint-Laurent à l'onde enchanteresse
 Suivait son cours lent et majestueux
 L'Empress filait diminuant sa bitesse
 Car le brouillard enveloppait les cieux
 Sur ce vaisseau qui portait tout un monde
 Chacun dormait ignorant le danger
 Un cri soudain vint de la nuit profonde
 Debout, debout car l'Empress va couler
 (bis)

Un charbonnier a frappé le navire
 Semant la mort par un grand trou béant
 Les passagers pleurant en délire
 Cherchaient partout leurs amis, leurs
 parents
 Ils s'élançaient dans les vagues perfides
 Tout affolés, le corps à moitié nu
 En un instant dans l'élément liquide
 Horreur, horreur l'Empress est disparu
 (bis)

Il entraînait dans les eaux du grand fleuve
 Ses occupants hier contents, joyeux
 Mais aujourd'hui les orphelins, les veuves
 Sentent couler les larmes de leurs yeux
 L'Empress brisa par la mort les familles
 Ce souvenir doit rester dans les coeurs
 Peuple habitant la campagne ou les villes
 Prions, prions pour eux le Rédempteur
 (bis)

Le fond du fleuve est aujourd'hui leur tombe
 Dernier sommeil précédant le Grand Jour
 Mais aujourd'hui un devoir nous incombe
 Aux affligés il faut porter secours
 Pour adoucir leur peine et leur misère
 À pleine main, donnons, donnons pour eux
 La charité suivra notre prière
 Donnons, donnons pour tous ces mal-
 heureux (bis).

Notes

- 1 Report and Evidence of the Commission of Inquiry into the loss of the British Steamship «Empress of Ireland» of Liverpool through collision with Norwegian Steamship «Storstad», Quebec june 1914, Ottawa, p. 587.
- 2 Ibid., p. 13.
- 3 Ibid., p. 7.
- 4 Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent, vol. 1, no 3 (1974): 9-11.
- 5 Notes manuscrites du R. P. Joseph Jean, Archives de l'Archevêché de Rimouski.
- 6 Report and..., op. cit., p. 591.
- 7 Ibid., p. 594.
- 8 Annuaire du Séminaire de Rimouski, no XXVIII, Rimouski, Imprimerie générale S. Vachon, 1914, p. 60-61.
- 9 Le Progrès du Golfe, (17 juin 1914): 1.
- 10 Ibid., p. 1.
- 11 Report and..., op. cit., p. 599.
- 12 La tragédie oubliée, Le naufrage de l'Empress of Ireland, Musée de la mer de Pointe-au-Père, 1995, p. 50.

.....

Addenda

Quand le mauvais sort s'acharne... sur l'Empress of Ireland

Lynda Dionne et Georges Pelletier

Avant la tragédie de 1914, l'Empress of Ireland a été plus d'une fois affecté par des accidents ou incidents maritimes. En effet, trois ans après son lancement, ce paquebot faisait route vers Québec lorsque le 14 octobre 1909, par temps clair, il heurta quelque chose tout près de la côte de Cap-Chat. Certains croyaient qu'il avait frappé un récif tandis que d'autres pensaient que c'était une épave. Selon le témoignage de quelques passagers, il y eut un coup violent au milieu du vaisseau, suivi d'un bruit sourd. Le choc fut tel que tous les gens le ressentirent. Le navire prit soudainement de la bande. On pensa même qu'il allait couler. Ce qui inquiéta beaucoup de voyageurs. Le transatlantique s'éloigna alors du rivage après avoir subi des dommages assez considérables.

Peu après l'accident, le capitaine Foster évoqua la possibilité de débarquer les passagers à Rimouski. Ce paquebot en provenance de Liverpool avait à son bord 1 211 passagers, soit 160 en première classe, 312 en deuxième et 739 en dernière classe, cela sans compter le personnel de bord. Ancré à proximité de l'île Saint-Barnabé, l'équipage fit les vérifications préliminaires du navire pour constater les dommages subis au niveau des soutes. Il y avait alors de l'eau qui pénétrait par des fentes. Mais avec l'installation de nouvelles pompes, on en contrôlait le niveau. Inquiètes, certaines personnes ne voulurent pas demeurer à bord et continuèrent leur voyage par train. Le capitaine rassura les autres voyageurs et donna l'ordre de continuer tant bien que mal jusqu'à Québec.

À son arrivée dans la capitale, l'Empress of Ireland avait l'air mal en point, la coque plus enfoncée que d'habitude, crachant des jets d'eau de tous côtés. Vu ses 185 mètres de long, ce paquebot ne pouvait pas être réparé à Québec, car aucune cale sèche n'était assez grande pour l'accommoder. Pour connaître l'étendue des dégâts, la Canadian Pacific Railways le fit entrer dans le bassin Louise afin que des plongeurs l'examinent après l'avoir entièrement déchargé.

Entre-temps, comble de malheur, il se produisit un des pires incendies à affecter le port de Québec. Ainsi, le 16 octobre 1909, les éleveurs à grains, la bâtisse de la douane et les entrepôts entourant le bassin Louise furent rasés. Le transatlantique fut sauvé des flammes in extremis par le remorqueur Bell qui le poussa de l'autre côté du bassin. Par contre, ce qu'on

avait débarqué de sa cargaison s'envola en fumée avec la destruction des hangars. Peu de temps après, la compagnie CPR décida de le réparer temporairement pour lui permettre de retraverser l'Atlantique. Il partit le 27 du même mois pour Liverpool avec une cargaison diverse (bois de sciage, pâte de bois, etc.) mais sans aucun passager.

L'Empress of Ireland eut également quelques incidents mineurs. Ainsi, en mai 1912, ce paquebot rapide arriva de Liverpool à vitesse réduite puisqu'une valve du moteur de tribord avait sauté. Le 18 octobre de l'année suivante, en quittant le port de Québec, une mauvaise manoeuvre du bateau fit empêtrer une de ses hélices dans les câbles d'amarrage. Un plongeur dégagea l'hélice et le navire quitta le quai avec 4 heures de retard.

Pourrait-on croire que le mauvais sort s'acharnait sur lui? Après la terrible catastrophe de mai 1914 où le transatlantique engloutit avec lui plus de 1 000 personnes, d'autres morts s'additionnèrent alors à la liste. Cela commença moins d'un mois plus tard au cours des premiers travaux de récupération de matériels. Un scaphandrier américain d'expérience, engagé par la Quebec Salvage co., perdit la vie lors d'une des plongées vers l'épave et cela continua depuis...

Source: **L'Événement** du 16 au 30 octobre 1909, le fonds du Port de Québec, l'agence LLoyd's et les Archives nationales du Québec.

* * *

POUR EN SAVOIR D'AVANTAGE SUR CE CÉLÈBRE NAUFRAGE

Bibliographie établie par Pierre Collins,
archiviste, UQAR

Rapport

Document parlementaire no 21b: rapport des séances de la commission d'enquête et des témoignages rendus concernant le naufrage du navire anglais «Empress of Ireland» de Liverpool (O. No 123972) à la suite d'une collision avec le navire norvégien «Storstad», Québec, juin 1914 [671 pages] paru dans **Documents parlementaires**, vol. L no 16, Ottawa, 1915.

Études

Zeni, David. **Forgotten Empress**. Halsgrove, 1998. 224 pages.

Musée de la mer de Pointe-au-Père. **La tragédie oubliée... Le naufrage de l'Empress of Ireland**. Pointe-au-Père, Le Musée de la mer, 1995. 48 pages.

Roy, Karino. **Le drame de l'Empress of Ireland**. Québec, Les Éditions du plongeur, 1993. 173 pages.

Croall, James. **Quatorze minutes**. Longueuil, Inedi, 1982. 286 pages.

Wood, Herbert. **Till we meet again: the sinking of the Empress of Ireland**. Toronto, Image Publishing Inc., 1982. 186 pages.

Marshall, Logan. **The tragic story of the Empress of Ireland [...]**. London, Patrick Stephens, 1972 [1914]. 232 pages.

Articles de revues

Bérubé, Léo. «Le naufrage de l'Empress of Ireland». **L'Ébouli** nos 28 et 29 (mai et juin 1959): 105-108 et 109-110.

Métivier, Pierre. «Empress of Ireland, Empress of Britain». **L'Escale**, no 28, p. 17-19.

Murray, Paul. «The loss of the Empress of Ireland». **Ships Montly**, vol. 24, no 5 (may 1989): 14-17.

Pineau, Lionel. «Le naufrage de l'Empress of Ireland». **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. 1, no 3 (décembre 1974): 2-6.

Savage, Michel. «L'Empress of Ireland». **L'Escale**, no 24, p. 30-33.

Vidéos (cassettes VHS)

Musée de la mer de Pointe-au-Père. **La tragédie oubliée: le naufrage de l'Empress of Ireland**. Rimouski, Cogeco, 1997. 29 minutes.

SeaView Imaging. **The Empress of Ireland-Lost not forgotten**. Brantford, SeaView Imaging, 1996. 22 minutes.

Sites WEB

<http://www.cam.org/~bsl/empress.of.ireland> (site en français)

<http://www.total.net:8080/~kinder/> (site en anglais)

Fiction

Carrier, Francine. **Mille cris dans la nuit: roman historique**. Luceville, Éditions Pierre David, 1982. 154 pages.

Cussler, Clive. **L'incroyable secret**. Paris, Grasset, 1983. 332 pages (publié aussi dans la collection Le livre de poche no 7499) (roman de politique-fiction!).

Les premiers phares du Saint-Laurent

Magie-Lia Durette

Au cours de mes lectures et de mon exploration de la notion de patrimoine, j'ai constaté que le patrimoine maritime m'intéressait plus particulièrement. Est-ce parce que j'ai été moi-même «marin»? Peut-être... Tout un monde fascinant entoure cette notion de patrimoine maritime.

En vue d'approfondir une partie de ce large patrimoine, je me suis attardée à la naissance des premiers phares dans le Saint-Laurent, plus précisément ceux de l'île Verte et de Pointe-des-Monts. Toute une dynamique entoure l'apparition de ces guets fidèles, que je tenterai de cerner brièvement dans ce rapport.

En premier lieu, je dresserai un bref portrait de l'historique du phare de l'île Verte. Par la suite, je ferai de même pour le phare de Pointe-des-Monts. Enfin, je me pencherai sur le mode de vie de ces hommes étonnants que sont les gardiens de phare et sur la détermination de leur famille à s'adapter à un environnement souvent hostile, mais parfois féérique. Débutons maintenant avec l'historique du phare de l'île Verte.

Historique du phare de l'île Verte

Le phare de l'île Verte est le plus ancien du fleuve. Il a vu le jour après les

phares de Sambro et de la pointe Gibraltar et est donc le troisième plus vieux phare au pays. Tentons de suivre les sillons qui ont mené à son érection.

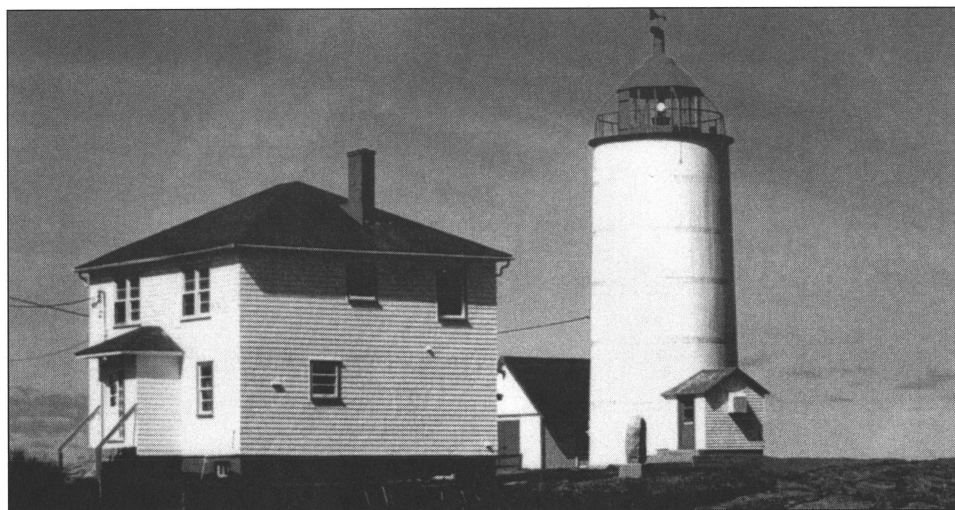
Déjà, lorsque les Malécites peuplaient le nord de l'île, on pouvait apercevoir des feux de grève ou en haut des caps pour aider les marins à se diriger. Dès 1544, des pilotes ouvraient la voie aux explorateurs, et l'intendant Talon s'assura que des pilotes compétents soient formés au pays même.

Comme le commerce entre les colonies du Canada et l'Angleterre avait pris beaucoup d'importance après la conquête, le nombre de navires qui empruntaient le Saint-Laurent augmenta remarquablement. Les fanaux alors allumés sur la grève la nuit ne suffisaient carrément pas; ils n'étaient d'ailleurs pas toujours disposés efficacement. Les nombreux naufrages qu'occasionne cette circulation accrue vont inciter la Chambre d'assemblée du Bas-Canada à créer la Maison de la Trinité en mai 1805 (Commission du Havre de Québec en 1867, ministère de la Marine et des Pêcheries en 1875, et par la suite le ministère des Transports connu aujourd'hui sous le nom de Transport Canada). Son mandat était de restructurer le système d'aide à la navigation et d'assurer la sécurité navale. Malgré les

ressources limitées de la Maison de la Trinité, elle entame des préparatifs en vue de la construction d'un premier phare, celui de l'île Verte. C'est ainsi que la construction de la tour débuta en 1806 sur la pointe nord-est de l'île (cette tour avait une forme polygonale qu'elle a gardée jusqu'aux années 1870 où elle prit une forme hexagonale). Le phare fut enfin achevé en 1808 et entra en fonction en 1809.

Les motifs qui ont guidé le choix de l'emplacement de ce premier phare sont exprimés ainsi: «*Cette partie du fleuve à proximité de l'embouchure du Saguenay était à la fois un bon poste d'observation et un endroit qui requerrait des pilotes expérimentés vu les récifs dangereux qui s'y trouvent et les courants sournois qui s'ajoutent aux différentes marées*»¹. De plus, le capitaine du Port de Québec avait déclaré l'endroit idéal pour ériger un phare, en 1801.

L'apparence du site du phare a changé avec la construction et la démolition de diverses dépendances. La toute première maison du phare s'élève à ses côtés dès 1809. Elle était en pierres des champs de couleurs différentes. Vers 1853, une plus grande maison pour le gardien a été construite à l'est de la première. Une cuisine d'été lui a été ajoutée au nord-ouest. Une nouvelle maison a été construite au sud de cette dernière, pour le gardien, puis une seconde pour l'assistant. Dès la fin de leur construction, en 1859, la vieille maison a été démolie. Plusieurs insulaires déplorent la perte d'«*un des joyaux du patrimoine architectural de l'île*»². Plusieurs bâtiments ont eu des usages fonctionnels sur le site: le pont couvert, la laiterie, la boutique, la poudrière, la palissade, la grange, le hangar gris et le hangar à pétrole. De ces dépendances, les deux seuls bâtiments qui subsistent aujourd'hui sont la poudrière et le hangar à pétrole. À l'ouest du phare, on retrouve la maison du criard construite en 1945 et au sud, un grand garage de style moderne. Le site est la propriété de la Municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs depuis 1982 (le phare comme tel



Le phare de l'île Verte (Jean Larrivée, 1997).

est resté propriété fédérale), ce précieux acteur du patrimoine maritime est maintenant ouvert au public (animation, auberge, etc.).

Historique du phare de Pointe-des-Monts

Après la construction du phare de l'île Verte, 21 ans s'écouleront avant de voir naître un second phare, surtout à cause des coûts élevés et des ressources limitées. Ce n'est qu'en 1826 que la Maison de la Trinité planifie la construction d'autres

1846-1847, une vocation religieuse s'est ajoutée à la vocation maritime du phare. En effet, deux Pères s'installent dans la tour: le père Flavien Durocher et le père André Garin. Leur venue est en partie due à la présence de Montagnais à la Pointe durant l'hiver. En 1850, la Maison de la Trinité fait construire une véritable maison sur le côté nord de la tour, parce que l'entrepôt construit par le premier gardien (Wallace) tombait en ruine. Cette construction fut achevée en 1851. Cependant, le gardien de l'époque, Béjard, n'avait pas le droit d'habiter cette maison; elle avait seulement

pour fonction de loger les naufragés et d'entreposer les provisions du dépôt.

De plus, en 1867, la Maison de la Trinité fait ériger une poudrière pour abriter les réserves de poudre nécessaires au fonctionnement d'un premier canon devant servir de signal sonore pour les navires. Durant la période s'étendant jusqu'à 1872, une grange-étable ainsi que quelques entrepôts se sont ajoutés au décor.

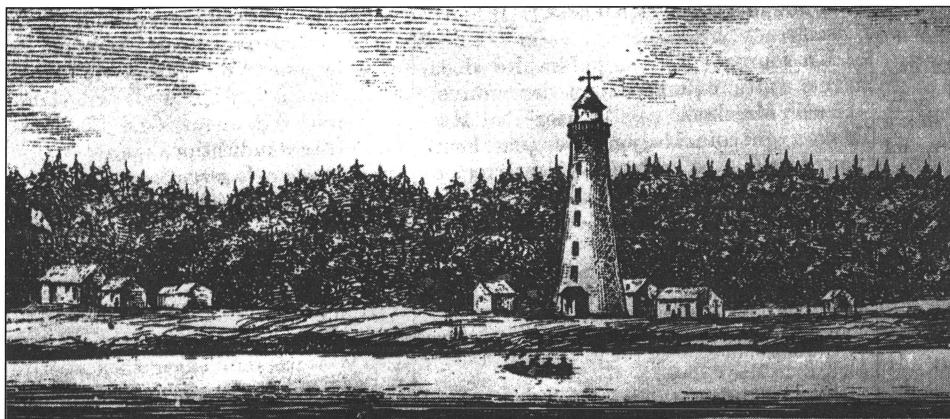
Fait marquant à noter en 1889, la maison de naufragés a dorénavant une nouvelle fonction; celle d'abriter le gardien et sa famille. De fait, le dépôt de provisions n'était plus nécessaire, car le télégraphe permettait alors de ramener les naufragés beaucoup plus rapidement. Enfin, un nouveau phare entièrement automatisé fut construit en 1964.

Actuellement, il nous est possible de visiter ce monument historique et de profiter de diverses activités éducatives, d'expositions ou encore du restaurant gastronomique niché dans l'ancienne maison du gardien.

La vie des gardiens de phare

Derrière ces tours dressées fièrement se cachent les gardiens de phares. Comment ces gens devenaient-ils gardiens et quel était leur mode de vie? Sous l'administration de la Maison de la Trinité, la candidature des gardiens devait d'abord être soumise par cet organisme au secrétaire provincial, puis venait la nomination officielle entérinée par le gouverneur général.

Même vers le milieu du XX^e siècle, il y avait encore beaucoup de nominations politiques. Les futurs gardiens devaient répondre à certains critères pour que leur candidature soit prise en considération. Il est cependant à noter qu'aucune des administrations responsables des gardiens n'a jamais exigé de formation spéciale de la part des candidats. De fait, la connaissance et l'amour de la mer ne s'apprennent pas dans les volumes. Par contre, certaines qualités étaient requises pour qui souhaitait devenir gardien. En 1869, le candidat devait être âgé entre 18 et 50 ans, avoir une bonne santé et posséder une bonne vue. Les daltoniens étaient rejetés, surtout à cause d'un des moyens de communication utilisés, le sémaphore (fanions de dif-



Gravure anonyme du phare de la Pointe-des-Monts qui date probablement des années 1850-1860 (Pierre Frenette, **Le phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens**, Société historique de la Côte-Nord, 1990, p. 17).

phares. Les sites suivants sont alors retenus: l'île-Saint-Paul, la pointe Sud-Ouest d'Anticosti et la Pointe-des-Monts. John Lambly a été envoyé en vue du choix du site; il «se trompe» et situe la Pointe-des-Monts à deux kilomètres à l'est de la vraie Pointe-des-Monts. Pourquoi ce choix alors qu'il semble que les capitaines consultés auraient préféré un des deux autres sites potentiels? Cette décision peut s'expliquer par «les difficultés de la navigation à cet endroit, la situation de la pointe, et enfin la proximité de baies protégées où les navigateurs cherchaient refuge par mauvais temps»³.

Malgré les protestations de William Lampson, un commerçant de fourrures qui avait des droits de chasse sur ce territoire, les travaux de construction débutent en juillet 1829, sous la surveillance de James Chillaz. Ces protestations peuvent expliquer pourquoi monsieur Lambly a décidé de construire le phare sur un îlot plutôt qu'à la vraie pointe. La poursuite des

travaux fut menacée lorsqu'un cartographe, monsieur Bayfield, déposa une plainte. Il conteste le choix du site, car l'îlot est trop à l'est de la vraie Pointe-des-Monts. Il soutient que les signaux lumineux doivent être vus par les navires qui passent près des bancs de Manicouagan. Enfin, John Lambly lui-même reconnaît que la plainte est fondée. Toutefois, comme l'emplacement était approprié pour les navires venant de l'est et considérant que les travaux étaient avancés, les arbres de la vraie pointe furent abattus dans le but d'améliorer la vue de cet endroit. Finalement, le phare entra en fonction en septembre 1830. Il aura veillé sur les marins durant 134 ans, jusqu'en décembre 1964.

L'ajout de dépendances variées au fil du temps de même que les fonctions remplies par ces dernières ont modelé à leur façon le site du phare. À l'été 1831, un dépôt de provisions pour les naufragés fut construit, vu le nombre impressionnant de naufrages. D'autre part, pendant l'hiver

férentes couleurs). De plus, il devait posséder des mœurs respectables, savoir lire et écrire, posséder les bases de l'arithmétique et enfin, être en mesure de fournir une lettre de recommandation de son dernier employeur. Toutefois, il y avait une préférence pour les candidats ayant déjà exercé un métier de mer. Ces gens étaient plus sensibilisés à l'importance d'un phare bien entretenu et bien gardé.

D'autre part, il y avait souvent une transmission héréditaire des postes de gardiens. Par exemple à l'île Verte, le phare fut confié aux Lindsay durant plus de 137 ans, et à Pointe-des-Monts, les Fafard ont vécu au phare pendant plus de 81 ans. Cependant, ces transmissions devaient elles aussi être approuvées par les autorités responsables. Fait important, le métier de gardien de phare fut strictement réservé aux hommes. Quelques femmes ont quand même tenté leur chance, mais sans succès. La Maison de la Trinité affirmait que les phares étaient tenus plus efficacement par des hommes.

Malgré le fait que le métier de gardien de phare n'était pas réellement payant et qu'il n'y avait pas de système d'avancement, il garantissait une certaine sécurité matérielle. Les énormes responsabilités liées à leur fonction leur valaient l'admiration et le respect de tous.

L'existence de ces hommes était loin d'être facile. Les premiers gardiens de phares devaient pratiquement tout accomplir seuls, parfois avec l'aide d'un ou de quelques assistants. Ils avaient comme tâche d'assurer la bonne marche de la station, de veiller au bon fonctionnement des signaux lumineux et sonores, d'entretenir les mécanismes et équipements en place, de surveiller les mouvements maritimes et d'effectuer l'entretien général du phare et des dépendances. Ils devaient également porter secours aux naufragés et rédiger des rapports fréquents (les gardiens étaient des fonctionnaires). Avant tout, ils devaient assurer leur survie et celle de leur famille. Pour ce faire, plusieurs gardiens s'adonnaient à l'agriculture, la chasse et la pêche. De plus, ils souffraient de nombreux désagréments lorsqu'ils vivaient dans la tour, avant d'aménager dans une vraie maison: l'humidité, le froid, la fumée, le manque d'étanchéité, les ouvertures fort peu nombreuses, etc.

D'autre part, un autre aspect de la vie des gardiens et de leur famille affecte leur mode de vie, l'isolement. D'ailleurs, dans un ouvrage traitant de la culture des insulaires à l'île Verte, on peut lire: «*Toutes ces habitations sont situées dans la partie sud de l'île; au nord, il n'y a qu'une maison et c'est celle du gardien du phare; à toutes fins pratiques nous n'avons pas jugé bon d'inclure cette famille avec les autres de l'île; elle vit en marge, si l'on peut dire, de la vie quotidienne des pêcheurs*»⁴. En effet, ils vivent pratiquement seuls, reçoivent rarement du ravitaillement et fort peu de visiteurs si ce n'est des responsables du service postal. «*Toujours debout la nuit pour pouvoir donner un bon service, telle était la consigne du gardien*»⁵. Ils avaient peu de loisirs mais beaucoup de travail; même les enfants participaient aux activités quotidiennes du phare. Quant à leur éducation, si elle n'était pas assurée par une institutrice au phare, les enfants devaient rester pensionnaires et revenir au phare pour les vacances, si possible.

Enfin, il importe de signaler que le métier de gardien de phare a connu un virage remarquable au milieu des années 1970 avec la naissance de l'automatisation. De fait, les conditions de vie et de travail des gardiens de phare se sont grandement améliorées avec les progrès techniques touchant les systèmes lumineux et sonores ainsi que les moyens de communication.

Les gardiens au phare de l'île Verte:

1809-1827	Charles Hambelton
1827-1867	Robert-Noël Lindsay
1867-1888	Guilbert Lindsay
1888-1927	René Lindsay
1927-1964	Freddy Lindsay
1964-1972	Armand Lafrance

Les gardiens au phare de Pointe-des-Monts:

1830-1844	James Wallace
1844-1867	Zoël Bédard
1867-1872	Paul Pouliot
1872-1889	Louis-Ferdinant Fafard
1889-1926	Victor Fafard
1926-1954	Georges Fafard
1954-1959	Sauveur Duguay
1959-1978	Jacques Landry
1978-1983	Roland Boudreault

À la lumière des notions présentées dans ce rapport d'exploration, il ressort que la Maison de la Trinité a joué un rôle prépondérant quant à l'érection des premiers phares dans le Saint-Laurent, étant responsable de la restructuration de la navigation. Malgré certaines divergences d'opinion, les autorités et la majorité des personnes concernées par le choix des sites des futurs phares semblaient viser d'abord la sécurité navale par des aides à la navigation efficaces et situées judicieusement.

Quant à la vocation actuelle de ces vieux phares, il importe de mentionner que la population locale s'est grandement impliquée pour conserver ces témoins du passé. Les activités éducatives et les expositions thématiques contribuent de belle façon à une diffusion profitable de leur patrimoine. Quoi de plus merveilleux qu'un touriste qui entre visiter par simple curiosité et qui ressort avec un bagage d'émotions et de connaissances.

Notes

- 1 Monette Caron et al., **Le phare de l'île Verte: quelques jalons historiques**, Comité des loisirs de Notre-Dame de l'Isle-Verte Inc., Isle-Verte, 1983, p. 12.
- 2 Comité des loisirs de l'île, **Île Verte: avant-hier, au phare**, Rivière-du-Loup, Éditions Lévesque-Langlois, 1990, p. 32.
- 3 Line Gingras, **Le phare de Pointe-des-Monts**, ministère des Affaires culturelles, Québec, 1979, p. 3.
- 4 Marcel Rioux, **Description de la culture de l'île Verte**, Ottawa ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, 1954, p. 24.
- 5 Comité des loisirs de l'île, **op. cit.**, p. 7.

Autres références:

FRENETTE, Pierre. **Le phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens**. Québec, Société historique de la Côte-Nord, 1990. 63 p.

LAFRENIERE, Normand. **Le gardien de phare dans le Saint-Laurent: un métier disparu**. Toronto, Approvisionnement et Services Canada, 1996. 110 p.

MICHAUD, Robert. **Ramsar, pour l'amour de la mer**. Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1989. 108 p.

Les Menier et Anticosti (1895-1926)

Claire Dubé

Je me souviens, enfant, avoir demandé à un adulte: «*Est-ce qu'il y a des gens sur l'île d'Anticosti?*». Je ne me rappelle plus la réponse. Je me souviens de l'impression restée en moi: celle d'une île déserte. Quand en 1986, grâce à une exposition¹, j'ai découvert l'île et son histoire, j'ai été emballée. La période Menier est de loin la plus originale. Le développement réalisé par ce propriétaire privé est diversifié au contraire des compagnies qui font la prospérité et l'insécurité de villes et villages mono-industriels. Afin de démontrer l'influence de la période des Menier, nous la situerons dans un avant et un après Menier. Nous aborderons cette période en faisant le récit de l'acquisition de l'île et en y présentant les principaux personnages. Notre regard portera sur leur façon d'administrer, sur les principaux axes de développement: agriculture, forêt, chasse, pêche et Port-Menier. Nous terminerons par la mort d'Henri Menier, le déclin et la vente de l'île.

Avant Menier

Anticosti dont le nom est peut-être d'origine basque («*avant la côte*» ou «*terre inhospitalière*») ou d'origine montagnaise («*terrain de chasse à l'ours*») ne laisse personne indifférent. Donald MacKay dit qu'elle est «*le cimetière du golfe*»² et qu'elle a été pour ses différents propriétaires «*un éléphant blanc*»³. L'île est située dans le golfe Saint-Laurent à 32 km de la Côte-Nord et 73 km de la Gaspésie. Le paysage se compose de falaises au nord et de battures au sud. Nous y rencontrons un climat assez rigoureux et une belle sapinière abrite une faune généreuse. Cinq groupes de propriétaires se succèdent entre le 17^e et le 19^e siècles. La croissance et la diversité de sa population vont de pair avec l'envergure des rêves de ses propriétaires.

Henri Menier (1853-1913) et Georges Martin-Zédé (1864-1951)

En 1895, Henri Menier, célibataire

français, héritier des intérêts de son père dans l'industrie chocolatière, jouit d'une fortune de plus de 200 millions de francs. Cet individu de la Belle Époque française, avec son voilier le «*Velléda*», voyage à travers le monde, préférant les contrées sauvages aux endroits à la mode afin d'y pratiquer ses deux passions: la chasse et la pêche. Sa plus coûteuse marotte fut sans contredit Anticosti qu'il administrera en seigneur féodal grâce à son ami Georges Martin-Zédé.

Celui-ci, issu de la riche bourgeoisie terrienne, célibataire, capitaine de réserve dans l'armée française fera du développement d'Anticosti l'oeuvre de sa vie. Chaque été, pendant près de 30 ans, il inspecte, lance de nouveaux projets, corrige ceux déjà en cours, ayant carte blanche de son ami. Chaque automne, à son retour, il lui fait un rapport détaillé et planifie l'année suivante.



Henri Menier (Donald MacKay, *Anticosti, le paradis retrouvé*, Montréal, Les Éditions La Presse, 1983, p. 57).

Acquisition de l'île

Nos deux amis recherchaient une île où ils pourraient chasser et pêcher en toute liberté. Au printemps 1895, l'île d'Anticosti leur est proposée. Le roi du chocolat y dépêche son ami et une équipe pour en faire l'exploration. Leur avis l'incite à acheter l'île pour 125 000 \$ et à investir les fonds nécessaires à sa mise en valeur. Le contrat signé, le 18 décembre 1895, marque le début d'une série de démarches pour acquérir l'ensemble de l'île de sa quarantaine de propriétaires. Une fois leur propriété vendue à Menier, les habitants d'Anticosti se voyaient offrir la possibilité d'habiter leur résidence pour 5 \$ l'an, l'entretien de celle-ci était à la charge de Menier. Les squatters d'origine terre-neuvienne de la Baie-du-Renard sont expulsés de l'île à la suite d'une polémique politique et religieuse. Ceux-ci refusaient le régime Menier et ses règlements.

Le gouvernement de l'île

Georges «*Martin-Zédé administre l'île suivant sa conception des règlements militaires*»⁴: autorité, propreté, obéissance. Une série de règlements sont édictés, tout écart est puni par une expulsion sans appel. Chaque nouveau venu doit passer un examen médical avant d'être admis à l'île. Martin-Zédé confie la direction à un «*gouverneur*». Quatorze départements sont créés avec à leur tête un employé spécialisé d'origine européenne ou américaine. Tous sont sur la liste de paye, prêtre et religieuses compris. Chaque employé a un carnet qu'il doit produire sur demande où il inscrit son emploi du temps. Un État-providence s'installe: fréquentation scolaire obligatoire, soins médicaux gratuits et prise en charge des personnes âgées. En 1896, Martin-Zédé fonde une compagnie pour l'achat et la vente des produits de l'île. Un bateau, le «*Savoy*» est acheté. Il planifie la construction de plusieurs bâtiments à la Baie-Sainte-Claire qui seront ensuite peints aux couleurs des chocolats.



La villa (Donald MacKay, **Anticosti, le paradis retrouvé**, Montréal, Les Éditions La Presse, 1983, p. 81).

Menier (vert-olive et brun-rouge pour les toitures). À partir de l'été 1896, un développement prudent et planifié est entrepris. Toute une infrastructure est mise en place en vue de supporter l'agriculture, la forêt, la chasse, la pêche et Port-Menier.

L'agriculture

L'hiver dure environ 150 jours, les feuilles apparaissent sur les arbres au début de juin et les premières gelées en septembre. Avant l'arrivée de Menier, les habitants pratiquent une agriculture de subsistance: choux, navets, pommes de terre, et rhubarbe, aucune bête ni volaille.

Le drainage des tourbières permettait la mise en culture de 2 000 acres de terre sur quatre fermes modèles situées à la pointe nord-ouest de l'île: Baie-Sainte-Claire, Anse-aux-fraises, Rentilly (lac Plantain) et Saint-Georges (Port-Menier). En 1899, selon Damase Potvin «on y avait ensemencé 182 minots d'avoine, 91 minots d'orge, 196 minots de germes de pommes de terre, 30 minots de maïs, 27 minots de pois, 500 livres de mil, 300 livres de trèfles

blanc et rouge. Tout avait poussé très bien, et la récolte cette année-là fut des plus satisfaisantes»⁵. Cette même année, 400 arbres fruitiers sont plantés. Un parc de 12 arpents, appelé «le sanatorium», est aménagé pour la quarantaine des animaux importés sur l'île. En 1903, le naufrage du «Manchester Trader», près d'Anticosti, permet à Martin-Zédé qui en achète la cargaison, d'améliorer le troupeau de bestiaux et d'ovins. Tous les types d'élevages sont entrepris: bovins, ovins, porcins, volailles et même les abeilles. Le troupeau monte à 400 têtes. En 1908, les chiens sont interdits sur l'île car leurs excréments contaminent l'herbe et nuisent à la santé du troupeau et des enfants.

L'exploitation agricole vise l'autarcie alimentaire dans un premier temps. Une recherche de qualité et de rendement en vue d'une exploitation commerciale guide les expériences agricoles de Martin-Zédé. Tout cela avec des techniques européennes à la fin pointe qui permettent aux fermes de l'île d'éblouir «les juges du Mérite agricole»⁶ en 1904.

La forêt

Dès les premières années du régime Menier, des routes sont construites entre les différents villages de l'île: Baie-Sainte-Claire (anciennement Baie-des-Anglais), l'Anse-aux-Fraises et Port-Menier (Baie-Ellis ou Baie-Gamache). L'opposition d'Henri Menier retarde la construction d'un quai d'un mille de long à Port-Menier. C'est là qu'aboutissent toutes les infrastructures, les plus modernes au Canada, nécessaires à l'acheminement du bois dans les cales de bateaux. (Voies ferrées avec wagons plats et wagons inclinés, convoyeurs, canal, camps de bûcherons, usine d'écorage et usine thermique pour l'électricité).

Le bois devient, vers 1910, la principale source de revenu de l'île, gagnée malgré la neige et le vent ainsi qu'un réseau hydrographique peu propice au flottage du bois. L'exploitation forestière débute avec la coupe du bois de construction nécessaire aux divers chantiers de l'île. En 1899, trois scieries emploient 250 hommes. L'industrie progresse avec l'exportation du bois de

pulpe à l'extérieur de l'île. La mort de Menier en 1913 laisse inachevé un projet de construction de deux usines de pâte chimique à la rivière Bescie et à la rivière à la Loutre. À l'arrêt de l'exploitation en 1917, 500 000 cordes de bois ont été expédiées sur les marchés américains.

La chasse et la pêche

Monsieur Menier suggère à son ami de varier les espèces de la faune. L'île comptait déjà des ours noir, des loutres, des martres des pins, des renards roux, des souris sauteuses et une panoplie d'oiseaux. Il importe donc des cerfs de virginie, des castors, des orignaux, des élans, des lièvres, des visons, des perdrix, des rennes et des grenouilles pour combattre les moustiques. Plusieurs de ces animaux périssent sauf les chevreuils, les castors, les orignaux les grands lièvres et les grenouilles. En quelques années, ceux-ci laissent leurs marques définitives dans l'écologie de l'île. L'élevage du renard argenté et du renard croisé y est pratiqué avec succès pour la première fois au Canada. La trappe représente la première source appréciable de revenu, 6 000 \$ en 1900. L'île est divisée en territoires de trappe, chacun à la charge de deux trappeurs qui reçoivent un salaire et un boni sur les prises.

Une centaine de pêcheurs assurent une pêche commerciale autour de l'île. Deux homarderies et une salaison sont en opération afin de préparer leurs prises pour la vente. Henri Menier réserve pour lui et ses invités la chasse et la pêche sportive. Il utilise un wagon pour la chasse à l'ours, ceux-ci sont très nombreux au début de son règne. Les rivières d'Anticosti se desséchant pendant l'été, les pêcheurs de saumon pour atteindre les fosses, montent et ce, sur de longues distances, dans des barques appelées «*Cléopâtre*» tirées par des chevaux. De tous les aménagements de l'île réalisés par Menier, ceux dans le domaine faunique, par l'importation d'espèces, sont les plus réussis.

Port-Menier

À la première visite de Menier en 1897, le village d'English Bay ou Baie-des-Anglais qu'il rebaptise Baie-Sainte-Claire a déjà des allures de village

norvégien; les taudis et les plates-formes à poisson sont disparus. Le patron séjourne sur son île tous les deux ans; par la suite ses visites s'espacent. Des amis et des visiteurs de marque l'accompagnant à chaque séjour, une résidence de prestige est construite pour lui à Port-Menier et appelée le château par les Anticostiens. De style nordique avec ses quatre étages et ses trente chambres, la villa offre tout le confort moderne et un charme certain. Sa construction débute en 1900 et se termine cinq ans plus tard. Elle comporte une grande salle de réception, un magnifique fenêtrage en forme de fleur de lys, une immense cuisine, une cave à vins bien garnie, un bureau pour monsieur Menier, une bibliothèque, des chambres d'invités avec salle de bain en marbre, etc. Tous ces aménagements reflètent la classe et la finesse de la culture européenne.

Avec le déplacement de l'activité portuaire de Baie-Sainte-Claire à Port-Menier, se concentrent à cet endroit les principales activités économiques de l'île. Un nouveau village est construit. Afin de diminuer les importations de ciment, un four à chaux permet de réaliser des édifices solides et modernes. La population résidant sur l'île allant en augmentant, l'église de Port-Menier est agrandie. On y organise les loisirs en aménageant un club avec billard, ping-pong, badminton, bibliothèque et un auditorium où on présente, pour la première fois sur l'île, du cinéma. Le règlement interdisant la vente d'alcool est abrogé et un agent de police est chargé de surveiller la contrebande, le chemin de fer et le quai. Une ligne téléphonique relie les différents phares et les villages de l'île entre eux. L'île entre dans la voie de la modernité et Martin-Zédé est satisfait de son oeuvre.

Mort d'Henri Menier, déclin et vente

Le 6 septembre 1913 marque la fin de la période de prospérité, un télégramme annonce la mort subite d'Henri Menier. Héritier de sa fortune, son frère Gaston affirme son intention de vendre l'île. La guerre 1914-1918 occupe Georges Martin-Zédé et l'éloigne d'Anticosti. À son retour, l'île a perdu tous ses employés spécialisés, européens et américains. Afin d'améliorer sa valeur de revente, il convainc Gaston

Menier de mettre en place une partie des installations touristiques qui étaient déjà en projet à la mort de son frère. Des pavillons de six chambres avec cuisine en annexe sont construits à l'embouchure des principales rivières à saumon afin d'attirer la clientèle de riches touristes américains prêts à payer 2 000 \$ pour deux mois de pêche.

Dans les années 1920, le Canada devient le principal exportateur mondial de papier journal. Une entreprise de Trois-Rivières se montre intéressée par l'île d'Anticosti. En juillet 1926, l'île est vendue pour 6 500 000 \$ à un consortium appelé Anticosti Corporation. Gaston Menier s'y réserve un droit de pêche de 10 ans et Georges Martin-Zédé malgré quelques difficultés peut dire: «*Moi-même, je reçus une part sur laquelle les promesses de mon ami Henri Menier m'avait permis de compter et qui me dédommageait de mon travail des 30 années écoulées*»⁷.

Après Menier

La population de l'île atteint 3 000 personnes dont 2 000 dans les camps. En 1929, 300 000 cordes de bois de pulpe sont expédiées. La crise économique force l'arrêt de la coupe pendant 16 ans. La population de l'île baisse jusqu'à moins de 500 personnes. La compagnie devenue la Consolidated Paper Corporation décide de voir à la survie de cette population. Les habitants, avec beaucoup de solidarité, réduisent les dépenses tout en chassant, trappant et en guidant les riches pêcheurs de saumon américains et contribuent à l'abaissement du déficit de l'île. L'exploitation forestière reprend en 1946 avec des moyens différents. Le chemin de fer ayant été démantelé pour la ferraille, les billots sont transportés au quai par camions. La coupe de bois devient difficile à cause de l'éloignement grandissant des forêts, par le climat rigoureux et la difficulté de recrutement des bûcherons. De nouveaux moyens technologiques, moins coûteux, incitent la compagnie devenue la Consolidated Bathurst à arrêter ces activités sur l'île. Celle-ci est vendue au gouvernement du Québec en 1974 pour en faire une réserve faunique. La force ouvrière quitte l'île et laisse derrière elle environ 200 personnes, en majorité vieilliss-

.....

santes. La municipalité de Port-Menier est créée en 1980. Les habitants de l'île ignorant la libre entreprise depuis près de 80 ans deviennent responsables de leur destin.

Sous la gouverne d'Henri Menier, le développement d'Anticosti fut très diversifié et autarcique. Investissant probablement plus qu'il ne récoltait, l'histoire retient surtout de toutes ces tentatives de développement son succès avec les chevreuils et aussi la mise en place de la chasse et de la pêche sportive. Grâce à ses réussites, l'île a pu survivre à la fin des activités forestières. C'est ce qui permet à Anticosti de rester aussi fascinante et d'attirer toujours de nombreux visiteurs. Il ne reste qu'aux Anticostiens solidaires les uns des autres, disciplinés et travailleurs, de veiller à la conservation du meilleur de l'héritage laissé par Henri Menier.

Bibliographie

BLANCHARD, Raoul. **Études canadiennes. Vol. 3: le rebord nord de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent.** 155 p.

GAGNON, Michel. «Anticosti 1896: début d'une ère d'effervescence», **La Revue d'histoire de la Côte-Nord**, no 22 (décembre 1996): 11-18.

MCCORMICK, Charlie. **Anticosti.** Saint-Nazaire-de-Chicoutimi, Éditions JCL, 1979. 229 p.

SAINT-HILAIRE, Gaston et Andrée RAICHE-DUSSAULT. **Bibliographie de la Côte-Nord.** Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1990. 340 p.

Notes

- 1 Archives nationales du Québec, **Anticosti, au temps des Menier.**
- 2 Donald MacKay, **Le paradis retrouvé, Anticosti**, Montréal, Éditions la Presse, 1983, p. 27.
- 3 **Ibid.**, p. 8.
- 4 **Ibid.**, p. 77.
- 5 Damase Potvin, **Le Saint-Laurent et ses îles: histoire, légendes, anecdotes, description, topographie**, Montréal, Éditions Leméac, 1984, p. 343.
- 6 Pierre Frenette, **Histoire de la Côte-Nord**, Sainte-Foy, Institut québécois de recherche sur la culture, 1996, p. 291.
- 6 Donald MacKay, **op. cit.**, p. 96.

.....

Les 66 ans du Progrès du Golfe. C'était l'époque classique du journalisme à Rimouski

Andrée Gauthier

C'est l'opinion formulée par l'inspecteur de l'Université du Québec à Rimouski, Pascal Parent, homme d'action et de réflexion, lors de ma conférence sur les 66 ans du **Progrès du Golfe**, devant l'Association des retraités de l'UQAR.

M. Parent évoquait alors la qualité éditoriale et de la langue de cet hebdomadaire. *«C'était vraiment un journal de haute tenue par la qualité et la profondeur des articles et son franc-parler, qui se comparait avantageusement au Devoir»*. Ce témoignage rejoint celui de Georges Pelletier, lequel écrivait dans **Le Devoir**, en 1926, que *«le Progrès du Golfe est un des hebdomadaires que les journalistes de Québec et de Montréal lisent avec le plus de plaisir tant il est alertement bien fait»*. Alors que les journalistes du **Soleil** et de l'**Action Catholique** estimaient, avant 1950, que le **Progrès du Golfe** de Rimouski était l'un des périodiques parmi les plus représentatifs de la presse québécoise du 20^e siècle.

Et selon l'historiographie régionale, la collectivité rimouskoise et des alentours était déjà riche d'initiatives et de réalisations diverses depuis plus d'un siècle. La mise sur pied de bien des services publics avait permis aux citoyens et aux leaders de faire l'apprentissage de la vie démocratique pour entrer avec succès dans le 20^e siècle quand le **Progrès du Golfe** fut fondé en 1904.

D'autant plus que la société rimouskoise a toujours eu la réputation d'être alerte intellectuellement selon Arthur Buies, dans ses **Petites Chroniques** en 1877. Même que de 1890 à 1910, Rimouski comptait déjà trois clubs littéraires actifs. Et le **Progrès du Golfe** (1904-1970) fut précédé par plusieurs tentatives de presse.

Il y eut d'abord, en 1867, le bi-hebdomadaire de grand format, **La Voix du Golfe**, mis sur pied par le premier évêque de Rimouski, Mgr Langevin. Un journal conservateur et ultramontain qui dura jusqu'en 1871. Lequel fut suivi du **Bulletin de Sainte-Anne**, puis du **Messenger de Sainte-Anne**, deux périodiques de la presse diocésaine qui vécurent de 1872 à 1940.

Déjà, on savait qu'un journal, qui confère puissance et pouvoir, s'imposait pour diffuser sa pensée, matérialiser ses projets et aller toujours de l'avant. Car, trois hebdomadaires s'étaient relayés, sans jamais prendre pied, entre 1871 et 1899: soit le **Clairon**, le **Nouvelliste** et le **Journal de Rimouski**, dont la durée de chacun ne dépassa pas deux ans. Quant au seul journal anglophone, le **Rimouski Star**, il disparut après trois semaines.

Mais le démarrage sûr et définitif de la presse rimouskoise, avec le **Progrès du Golfe**, remonte bien à 1904. Il fut mis sur pied par F. X. Létourneau et l'avocat J. N. Asselin. Et durant 29 années, soit jusqu'à 1933, avec l'arrivée de l'**Écho du Bas-Saint-Laurent**, le **Progrès du Golfe**, sans attache à aucun parti politique, dont la devise était *«Aime Dieu et va ton chemin»*, sera le seul journal hebdomadaire, de L'Île-Verte à Gaspé, des Escoumins à Pointe-Lebel, sur les deux rives du Saint-Laurent. Lequel traitait de questions ou sujets de tous ordres, avec autant de rigueur que de vigueur. Et avec le souci de l'éthique professionnelle.

Et c'est le 3 février 1910, que le notaire Eudore Couture devenait directeur et rédacteur en chef ainsi que co-propriétaire du **Progrès du Golfe**, en se portant acquéreur des parts-actions de M. J. Napoléon Asselin. Et avec le défi de remettre la pensée à l'honneur dans une entre-

prise de presse, si modeste soit-elle. Une tâche qu'il assumera pleinement pendant 40 ans. Soit jusqu'à son décès subit en septembre 1951, en pleine nuit, alors qu'il mettait la main à son cher **Progrès du Golfe**, qu'il n'aurait pas échangé pour un empire!



Le notaire Eudore Couture qui fut directeur, rédacteur et co-propriétaire du **Progrès du Golfe** de 1910 à 1951.

C'était un maître de la presse écrite, consciencieux jusqu'à la moelle, profondément engagé pour faire avancer, ne fût-ce que d'un pas, la conscience régionale. Et avec une pensée journalistique qui n'avait rien à voir avec le culte de la performance commerciale. Même qu'en 1929, il refusa de souligner les 25 ans du **Progrès du Golfe** pour garder sa liberté de parole et d'action. Pour le notaire Couture, n'existait ni sujet tabou ni zone interdite. Et pour qui, les relations humaines avec clients et citoyens, du plus humble au plus haut gradé, étaient un sujet constant d'attention et d'aménité.

.....

Pour lui, notariat et journalisme étaient un vrai sacerdoce. Il payait de ses deniers plusieurs de ses collaborateurs du Québec, parmi les plus brillants esprits et les plus belles plumes, sur l'histoire régionale en particulier. La plupart sous des pseudonymes. Me reviennent à l'esprit les noms de Damase Potvin, Edmond de Sales de Laterrière. Il y eut aussi Alphonse Fortin, Joseph Raïche, Jean-Baptiste Côté, Adéodat Lavoie, Séraphin Morissette (l'oncle Pierre).

Le notaire Couture s'était fait les dents, en journalisme, durant ses études au Séminaire de Rimouski, comme collaborateur assidu, souvent dérangeant, au périodique **Le Lutin**. Et aussi à l'Université Laval et au **Progrès du Golfe**, dès 1905.

Rimouski comptait à peine 3 000 habitants, tout en possédant son statut de ville depuis 1869. Mais elle était plutôt bien organisée en voies maritimes, terrestres et ferroviaires. Au surplus, elle était le chef-lieu du comté et ville carrefour de l'Est du Québec par sa situation géographique, son ancienneté, son organisation au plan civil et ecclésiastique. Rimouski s'urbanise peu à peu. Elle devient vite le centre nerveux d'approvisionnement d'une immense région sur les deux rives du Saint-Laurent. L'activité sociale et commerciale y était intense déjà.

Et avec bien des atouts: un Séminaire depuis 1855 qui est aussi un phare culturel dans tout l'Est du Québec; plusieurs maisons religieuses pour l'enseignement, une Chambre de commerce dynamisante, dès 1910, et une Jeune Chambre, 20 ans plus tard, toujours à l'oeuvre; deux banques; une Caisse populaire Desjardins. Et même une fanfare qui dura trois quarts de siècle et un hôpital, dès 1923.

Rimouski n'échappa pas non plus aux transformations sociales et culturelles survenues dans le comportement partout en Occident que le **Progrès du Golfe** suivait de près. L'agriculture et la forêt étaient à la base de son économie. Il se fonda des douzaines de caisses populaires en région qui n'acceptaient alors que des catholiques. Comme dans certaines coopératives d'ailleurs.

Aussi, à l'instar de la presse québécoise, le **Progrès du Golfe** s'impliqua dans le débat sur le confessionnalisme des unes et des autres, allumé par le journal

Ensemble. Le **Progrès du Golfe** n'a pas chômé non plus durant la guerre 1914-1918, particulièrement lors des débats enflammés autour de la conscription et durant la grippe espagnole qui fit des centaines de victimes dans la région de Rimouski. Laquelle perturba non seulement les citoyens mais aussi les institutions publiques dont plusieurs durent fermer leurs portes.

Après le krach de la Bourse de New York à l'automne 1929, entraînant un chômage généralisé et ses effets pervers sur l'économie, le **Progrès du Golfe** en fit un thème clé.

Il est clair que l'électrification, entre 1905 et 1925, favorisa la multiplication des infrastructures d'usage collectif: routes, scieries, meuneries, beurreries, fromageries, boutiques d'artisans et chantiers navals. Déjà, la télégraphie reliait Rimouski à l'Europe et à l'Amérique depuis des lunes. Son port de mer était devenu l'une des principales voies de communications internationales, avec phares à l'île Bicquet et à Métis-sur-Mer.

Particulièrement avant 1929, le **Progrès du Golfe** était un médium de publicité recherché par toutes les agences publicitaires les plus importantes du Canada et des États-Unis.

Il gardait l'oeil ouvert et sympathique sur les faits sociaux en émergence qui touchaient à la politique, à l'éducation, à l'agriculture, à la colonisation, à la coopération et à l'industrie forestière, très florissante alors avec la Cie Price et la Parelle Lumber.

À noter aussi que la zone agricole se situait surtout à Rimouski-Est, à Sainte-Odile et à Sacré-Coeur. Rimouski avait alors, selon l'historien G. Blanchard, les allures d'un gros village en dépit de son Palais de justice, de son bureau de poste, de son hôpital, de sa cathédrale, de son palais épiscopal, de son séminaire diocésain, de son École moyenne d'agriculture, de son École normale pour filles, de l'Académie des filles, du collège pour garçons et autres. Ne tardèrent pas non plus, une École de métiers et une École de marine, ancêtre de l'Institut de marine. Rimouski comptait alors plus de 250 membres au sein des communautés religieuses voués à l'enseignement et aux services hospitaliers. Cette activité débordante, dans au-

tant de domaines, tient le **Progrès du Golfe** continuellement en haleine.

Sans compter ses prises de position souvent percutantes par commentaires, éditoriaux, reportages, billets. Car le notaire Couture était toujours sur la brèche pour faire avancer projets et dossiers. Avec des collègues de la presse quotidienne québécoise, il plaide pour l'amélioration des conditions de travail des journaliers, des agriculteurs, des enseignants. Exigeant même une enquête sur les conditions de travail des bûcherons dans les chantiers, portant aussi sur leur situation sociale et économique. Préconisant même leur syndicalisation. Ce qui amena la mise sur pied du premier syndicat des bûcherons dans la région de Rimouski avec l'appui de l'Union catholique des cultivateurs.

S'il se faisait cinglant à ses heures, le directeur Couture savait s'effacer devant l'information pour laisser le texte parler de lui-même. Ni pour l'honneur ni pour l'argent, il n'aurait renoncé à ses idées et surtout à la perspective de les exprimer librement. De très près, il suivait les événements pour en dégager le sens afin de traiter de sujets souvent controversés qui feraient bouger la société et le pouvoir. Les campagnes électorales fédérales, provinciales, municipales, scolaires dégénéraient souvent en corridas verbales, sans exclure les coups.

Son acharnement à faire modifier ou adopter des lois, à l'avantage de la société rurale, en particulier, est constant. Et toujours avec l'appui de la presse québécoise. Notamment pour le crédit agricole, la loi fédérale des Concordats, le Moratoire, la loi pour la radiation des hypothèques vieilles de plus de 30 ans au moins, grevant les domaines agricoles et ne permettant pas d'obtenir des prêts hypothécaires. Ce qui constitua pour des milliers de cultivateurs l'inaccessibilité à des emprunts pour payer leurs créanciers, souvent impitoyables.

Les Semaines sociales du Canada, tenues à Rimouski en juillet 1933, largement couvertes par le **Progrès du Golfe**, ont facilité l'élaboration d'un nouveau projet de société en pointant davantage agriculture et colonisation. Et dont bénéficia le diocèse de Rimouski. Faisant passer les 72 paroisses à 114, taillées en pleine colonisation, et la population diocésaine de 112 000 à 172 000 habitants.

Le silence oppressant que la société imposait aux femmes, hors du foyer, déplaisait aussi au **Progrès du Golfe**. Ses articles appuyaient les féministes militantes, notamment Thérèse Casgrain (rencontrée plusieurs fois à Rimouski) pour le droit de vote des femmes du Québec (obtenu en 1940) et pour l'amélioration de l'accès des femmes québécoises aux centres publics de décisions. À maintes reprises également, M. Couture plaida pour l'accessibilité des Québécoises à la pratique du droit et du notariat et jusqu'à son décès (1951). Et le notariat devint une réalité pour les femmes en 1953. Le **Progrès du Golfe** répugnait à ce que les textes émanant des femmes soient publiés sous rubrique distincte. Aussi, allouait-il généreusement de l'espace pour qu'elles puissent s'exprimer à travers l'ensemble du journal. Et pendant les 40 ans où il fut à la barre de cet hebdomadaire. Une seule concession durant près de deux ans pour le Billet de Mère Mouche (Alberte Langlais de Val-Brillant).

Le **Progrès du Golfe** n'échappa pas à la popularité des feuilletons-romans que réclamait le lectorat rimouskois et régional, dès 1911 et jusqu'aux années 1950. Mais toujours sous pseudonyme comme la majorité des textes publiés, y compris les éditoriaux, même ceux du directeur Couture, sauf à de rares exceptions.

Le journal se distinguait aussi par ses «Bouffées d'air de France», en publiant chaque semaine durant quelques décennies, un article sur les arts, la politique, les lettres, tiré de l'un des six journaux de France. Lesquels arrivaient à Rimouski par transatlantique, faisant halte à Pointe-au-Père pour y laisser le courrier d'outre-mer pour le Québec et les autres provinces. Quant à la chronique hebdomadaire sur la politique internationale, elle émanait d'une agence canadienne.

L'attachement de M^{re} Couture aux valeurs sociales et collectives, son dégoût de la corruption et du mensonge, sa compassion pour les démunis et son incorruptibilité étaient notoires.

Un texte, même le sien, n'était jamais livré à l'imprimerie, sans avoir été retravaillé une fois. Et j'en parle en connaissance de cause pour avoir été sa collaboratrice à l'étude notariale et au **Progrès du Golfe** de 1929 à 1951. Période



Ils sont de ceux qui ont cru à la nécessité d'un Conservatoire de musique à Rimouski, bien avant 1969. On reconnaîtra Mgr Antoine Gagnon, le maestro Wilfrid Pelletier, l'abbé Georges Beaulieu, Andrée Gauthier, Arthur Gauthier et Lucille Lavoie.

où j'appris toutes les exigences et les ficelles du journalisme. Avec une curiosité insatiable et une volonté d'être efficace. Et dans un contexte où les valeurs religieuses et sociales imprégnaient les actions collectives, que la presse hebdomadaire se devait de refléter fidèlement. Avec professionnalisme! D'autant plus que les gens savaient bien que tous mes textes passaient au laser de l'œil critique du notaire-journaliste Couture, dont la notoriété et l'intégrité imposaient l'estime et le respect.

Dès 1929, je devais m'occuper d'une quarantaine de correspondants dans l'Est du Québec, de vrais missionnaires quoi! Que je rejoignais parfois par téléphone, le plus souvent par écrit, à leur domicile ou au presbytère, où l'accueil était toujours cordial. Et où il m'arrivait souvent de dénicher une primeur.

Les entretiens avec la clientèle de l'étude notariale et du secrétariat du **Progrès du Golfe** me mettaient aussi très souvent sur des pistes d'information. Mais aucun article n'était rédigé sans vérification ni recherche. Je gardais toujours les «antennes ouvertes» dans mes allées et venues. Car, en journalisme régional, particulièrement dans les années 1930-1940, c'est au ras du sol qu'on débusquait les meilleurs filons pour les exploiter bien sûr. Et ce l'était davantage avant l'arrivée, en 1937, de la station radiophonique CJBR, qui contribua à l'émancipation des mentalités et des comportements.

De vrais vases communicants entre le **Progrès du Golfe** et CJBR, quotidien-

nement. Chaque journaliste traitant l'information avec une coloration particulière. Et aussi la mise en ondes, en 1954, de la télévision CJBR.

Le **Progrès du Golfe** ne se désintéressait pas non plus des activités inter-rives Rimouski-Baie-Comeau, qu'elles soient d'ordre civil, économique, religieux. Notamment, lors de la création du diocèse du Golfe Saint-Laurent et les débuts de la première ville industrielle, Baie-Comeau, sur la Côte-Nord. Dont l'expansion économique rapide sur tous les fronts attira des centaines de travailleurs du Bas-Saint-Laurent, la plupart du temps avec leur famille. Ce développement accéléré de la Côte-Nord, dès 1924, avait favorisé l'émergence de compagnies maritimes pour le transport inter-rives. Et avec le Manicougan d'abord, un navire à coque d'acier et à moteur plus rapide que les goélettes et les caboteurs à vapeur jusque-là en vedette.

Le clergé diocésain de Rimouski cautionnait quantité de mouvements de bienfaisance et des confréries mobilisant des centaines de personnes. Nommément les Dames de Sainte-Anne, les Dames de la Sainte-Famille, le Tiers-Ordre, les sociétés Saint-Vincent de Paul, les ligues du Sacré-Coeur, l'Ordre du Bon Temps et combien d'autres! Car il faut attendre les années 1960 pour voir l'État se charger de la sécurité sociale par l'entrée en scène du ministère de la Famille et du Bien-être social.

Quant au scoutisme, il prit naissance au Séminaire de Rimouski au début de

1930. Puis suivirent les clubs 4-H, les Jeunes Naturalistes, la Jeunesse étudiante, la Jeunesse ouvrière, la Jeunesse rurale, l'Union catholique des cultivateurs, les cercles agricoles, l'École des parents, les sociétés Saint-Jean-Baptiste. Cela crépitait de partout!

Le cléricalisme en menait large. Sermons et écrits (sans faire abstraction de certains règlements municipaux) s'en prenaient au cinéma, aux modes vestimentaires féminines, à la danse, à l'alcoolisme et à la participation des femmes à la vie publique. On en avait aussi contre l'instruction obligatoire et la culture américaine.

La guerre 1939-1945, en faisant de Rimouski une ville militaire (pour l'entraînement de 1 500 recrues à la fois pour le service outre-mer) fit éclater la micro-société d'alors. C'est aussi pendant cette période qu'il faut chercher les racines de la pensée actuelle sur le développement. Suivre cette mutation socio-économique fournissait abondante matière au **Progrès du Golfe** qui s'intéressa aussi, par de fréquents articles, à l'implantation durable à Trois-Pistoles des cours d'anglais et de français par l'Université Western durant l'été.

C'est à partir de mai 1950, après la conflagration du 5 et 6 mai, qui jeta à la rue plus de 3 500 personnes, y compris ma famille, que j'acceptai de travailler à temps plein pour le **Progrès du Golfe**, qui aménagea un bureau à ma résidence et avec le statut de journaliste et de directrice de l'information, participant à la rédaction de deux numéros du journal durant la semaine du sinistre.

Le cadre géographique et le visage de Rimouski changèrent du tout au tout. La reconstruction doubla presque la superficie entre les rues Saint-Germain et Évêché. D'abord par le remblayage des battures du fleuve Saint-Laurent pour ériger le mur de soutènement en béton, qui longe le boulevard René-Lepage.

Il est indéniable que c'est à travers la politique, le développement, l'économie, le socioculturel et le mieux-être des collectivités que le notaire-journaliste Couture analysa toujours avec dynamisme et rigueur l'avancée ou le recul de la société rimouskoise et régionale. Sa réputation comme notaire et journaliste s'étendait à toute la province. Aussi, la Ville de

Rimouski lui rendit hommage en 1963, en créant la rue Eudore-Couture.

Dernière étape du Progrès du Golfe

La figure de proue du développement dans Rimouski et le Bas-Saint-Laurent particulièrement dans les années 1920, Jules-A. Brillant ainsi que son fils Jacques Brillant devinrent alors actionnaires majoritaires du **Progrès du Golfe** par l'acquisition des parts de M. Couture, peu après sa mort subite.

Et la restructuration administrative et rédactionnelle du journal ouvrit une nouvelle voie à cet hebdomadaire de 47 ans d'âge. Le grand format, depuis 1904, fut abandonné pour le tabloïd, en renouvelant l'aspect typographique. Le procédé offset remplaça le linotype, le plomb et les vignettes métalliques. Les modestes 8 à 12 pages des éditions antérieures se multiplièrent pour devenir des numéros de 24, 36, 48 pages et même 56 pages, au temps des soldes d'hiver et d'été.

Le nouveau directeur, Jacques Brillant confia la Rédaction à Mtre Dérôme Asselin (petit-fils du co-fondateur J.-N. Asselin), la page des arts et des lettres à Lisette Morin, laissant la direction de l'information à Andrée Gauthier. Alors que les deux pages sportives, avec commentaires ou billets, étaient confiées à Marc Vaillancourt, Réal Fournier et Claude Pearson.

Mais, c'est en 1953 qu'un trio rédac-

tionnel, avec M. Brillant à la direction du Progrès, souvent éditorialiste, entra en action: Lisette Morin, rédactrice en chef, de son bureau de l'Imprimerie Blais, qui éditait le journal; Andrée Gauthier, de sa résidence, comme chef de l'information et journaliste, et Sandy Burgess, comme chroniqueur, billettiste ou éditorialiste, de son bureau à CJBR; MM. Vaillancourt, Fournier ou Pearson, de leur résidence respective. Avec MM. André Lecomte et Georges Masson, aux finances et à la publicité. Cette dispersion des membres de l'équipe s'avéra bénéfique. Et à l'instar de Mtre Couture, elle trima avec passion pour garder au Progrès sa réputation d'excellence, au fil des ans. Et tout en favorisant des économies de temps pour la couverture de nombreux événements et activités qui surgissaient de toutes parts, non seulement dans le grand Rimouski mais à travers le Bas-Saint-Laurent, même en Gaspésie et sur la Côte-Nord, la plupart du temps avec l'équipe de CJBR-Radio-Télévision, constituée du caméraman Denis Malenfant et de la photographe Rita Chevon.

Car, déjà, Rimouski et la région vivaient à l'heure de l'Amérique du Nord. La grande mutation sociale, culturelle et économique des années 1950, par la multiplication des leaders et des élites, la vigueur de la démographie et de l'économie, facilitèrent une ère de services divers propices à la libération de la créativité et à la production des arts.



Le 15 novembre 1957, à l'Hôtel Saint-Louis de Rimouski, lors de la remise du Prix Raymond-Douville pour le meilleur journal, 1956-1957, de l'Association des hebdomadaires par Lucien Guertin, président et Lionel Bertrand à Jacques Brillant pour l'équipe de rédaction du Progrès du Golfe. De gauche à droite: Dérôme Asselin, Jacques Brillant, Fernand Arsenault, Lisette Morin, Andrée Gauthier, Robert Côté et Sandy Burgess.

L'arrivée en 1963 de jeunes professionnels de diverses disciplines, frais émoulus de l'université pour diriger le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) pour la préparation des plans de développement et l'avènement de la Loi de l'aménagement et du développement agricole (ARDA) apportèrent un souffle nouveau d'espérance. Une véritable école de journalisme, une équipe vivante qui aiguïsera le sens critique des scribes régionaux. Jamais il n'y avait eu autant de choses à rapporter et à commenter. Et furent mises en place des structures administratives fédérales et provinciales, dont la présence suscita la prolifération d'activités journalistiques. Et particulièrement jusqu'à la signature à Rimouski de l'Entente Ottawa-Québec, dont les retombées économiques ne furent pas toujours à la mesure des attentes de la population.

De nouvelles couches sociales étaient en place avec une vision différente de la réalité économique et le goût d'entreprendre le développement de Rimouski et de la région bas-laurentienne. C'est alors que l'on mettait, pour de bon, les voiles de la modernité.

Les défis pour la presse rimouskoise étaient nombreux et multiples. On faisait flèche de tout bois. On trimait ferme pour appuyer les leaders et bien asseoir les projets. Nommément le Centre d'apprentissage de Rimouski, l'Éducation permanente au secondaire et au collégial, avec des attestations officielles, la mise en place d'un Conservatoire de musique, d'un Centre d'études universitaires, prélude de l'Université du Québec à Rimouski doublé d'un Centre d'océanographie, l'École de ballet classique, toujours active, l'Opération 55 pour la régionalisation des écoles, la conversion du séminaire diocésain en cégep, l'implantation du parc Mont-Comi, l'obtention à Rivière-Hâtée d'une ferme-souche de limousins pour l'Amérique du Nord, la rénovation de la cathédrale (1966-1967), l'appui au Conseil économique de développement, la mise en marche du parc Lepage, la mise en orbite de la première phase du Parc industriel, un atout majeur pour l'économie rimouskoise, et bien d'autres.

Que l'on se rappelle aussi les démarches et les nombreux écrits pour conserver le lien maritime Rimouski-Baie-

Comeau avec le traversier Père-Nouvel; le lien aérien avec Québécois; le service d'autobus dans Rimouski; les luttes épiques pour garder l'Institut maritime à Rimouski (fondé en 1944); la première Garderie de Rimouski, qui ouvrit la voie à toutes les garderies existantes aujourd'hui; l'implantation de l'usine Papiers Cascades à Cabano, le port et la Cartonnerie de Matane et combien d'autres.

Car le **Progrès du Golfe** a toujours appuyé et généreusement, sans esprit de clocher, dans ses combats, toute la presse écrite, radiophonique et télévisée du territoire. Sous la rubrique Tribune libre, souvent on se vidait joyeusement le cœur, le plus souvent dans l'anonymat (la direction connaissait l'auteur). Pour critiquer positivement et faire avancer des dossiers à caractère collectif.

Les codes sociaux, qui confinaient les femmes à certaines limites, leur interdisant une écriture virile, en ont pris pour leur rhume avec Lisette Morin et moi-même. Le trio Morin-Gauthier-Burgess a aussi trimé énergiquement, de 1953 à 1970, pour la qualité du français ainsi que pour appuyer, notamment, les initiatives des Clubs Richelieu, Rotary, Lions, de l'Union des familles, les Dames de Champlain, l'Union des femmes rurales, réclamant des femmes commissaires d'écoles (avec succès), l'association des parents-maîtres. En supportant le bill 16 défendu par la ministre Claire Kirland-Casgrain pour l'autonomie juridique de la femme mariée, à l'égal de la religieuse et de la célibataire, synonyme d'indépendance financière. Et aussi le bill 125 pour la réforme du code civil, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1944 après 30 ans de débats et de travaux.

Le **Progrès du Golfe** suivit pas à pas l'évolution sociologique des années 1950-1960, la marche de la Révolution tranquille, les spécialistes de l'Entente Ottawa-Québec, la célébration en région du centenaire de la Confédération et du Séminaire de Rimouski. Même les activités de l'Exposition universelle et internationale de Montréal, en 1967, ainsi que les Florales internationales, par ses journalistes, pour le lectorat du **Progrès du Golfe**.

À titre de l'un des membres-fondateurs du Club de presse de Rimouski, en 1962, et comme déléguée du journal, je parcourus, en 1967, avec des journalistes

de Rimouski (CJBR-TV), de Mont-Joli, Amqui, Matane, notamment, après l'Ontario, la plupart des provinces de l'Ouest canadien, à titre d'invitée de la Presse ethnique du Canada. Un périple de dix jours dont je rendis compte dans cinq longs reportages illustrés dans le **Progrès du Golfe**. J'ai aussi pris part au congrès annuel de l'Union des municipalités du Québec, sur le paquebot Élisabeth II, entre New York et Nassau. Et toujours en serrant de près l'actualité.

Le travail journalistique d'équipe valut au **Progrès du Golfe** plusieurs prix de prestige attribués par l'association des hebdomadaires de langue française et autres organismes. Après le Grand Prix, en 1957, à toute l'équipe rédactionnelle pour le meilleur hebdo du Canada français, c'est la page éditoriale rédigée par Jacques Brillant et Lisette Morin et souvent Sandy Burgess, au fil des mois, qui décrocha le prix Raymond-Douville, le prix Lionel-Bertrand ou celui de l'Association des hebdomadaires. Pour sa part, Lisette Morin gagna le Grand Prix pour sa page des arts et des lettres et un prix pour son éditorial «*Un rapport et... ses colporteurs*» (de la Commission Parent sur l'éducation). Et, en 1967, le trophée Benson and Hedges, avec bourse, était décerné à Andrée Gauthier relativement à sa série de reportages pour la promotion d'un conservatoire de musique à Rimouski. Une réalité dès le début de 1970. Le **Progrès du Golfe** se mérita aussi, à deux reprises, le prix de l'Oratoire Saint-Joseph, pour sa page religieuse dont le billet «*Page de vie*» émanait d'Ernest Simard ou de Gaston Brisson, théologiens, que complétaient des reportages des journalistes du Progrès.

La situation des hebdomadaires, dans toutes les régions du Québec, avait d'ailleurs évolué de façon défavorable, avec l'arrivée des médias à distribution gratuite. Et aussi par l'irruption des nouvelles technologies dans le monde de l'imprimerie. Ce qui obligea tous les hebdomadaires à repenser leur mode de gestion pour assurer leur pérennité.

La parution du premier numéro du **Progrès-Écho**, le 4 mai 1970, mit fin à un règne de 66 années pour le **Progrès du Golfe** et aux 37 années d'activités de l'**Écho du Bas-Saint-Laurent**.

Rimouski, octobre 1997.

.....

Chroniques rimouskoises

L'émigration britannique de 1847 à 1848

Hommage rendu aux familles rimouskoises par des descendants de cette émigration lors de la séance régulière du Conseil de la Ville de Rimouski du 17 novembre 1997

Jacques Watts, descendant de Thomas Watts, 1847

Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs les conseillers,

Je voudrais faire un rappel historique au sujet d'une tragique période d'émigration au Canada ainsi qu'un rappel d'une réponse humanitaire donnée par des familles de Rimouski et des villages voisins à un nombre important de survivants de la Grosse-Ile, ces événements ayant eu lieu il y a 150 ans. En effet, 1847 et 1848 furent des années tragiques pour beaucoup d'Écossais, d'Anglais et surtout d'Irlandais qui furent obligés d'émigrer vers le Canada ou les États-Unis.

Parmi les causes, retenons d'abord le blocus continental, conséquence de la guerre avec l'Empereur Napoléon. Ceci a eu pour effet d'empêcher l'Angleterre de s'approvisionner dans les ports des pays nordiques: la Norvège, la Suède, la Finlande... De plus les maigres récoltes des années 1845 et 1846 n'ont fait qu'aggraver la situation autant en Écosse qu'en Angleterre et en Irlande.

Afin de résoudre les deux problèmes qui se posaient: le besoin de bois d'œuvre et celui de denrées alimentaires dues aux mauvaises récoltes, l'Angleterre se tourna vers sa Colonie le Canada afin de venir y chercher le bois d'œuvre nécessaire, mais continua d'affamer la population en la privant des bonnes récoltes qui étaient alors exportées. Il faut comprendre que les terres appartenaient aux seigneurs et que les serfs n'y avaient aucun droit.

Si l'administration anglaise réglait une partie du problème, les conditions de vie des habitants de ces régions continuaient à se détériorer. D'un côté, l'Angleterre avait toujours un besoin de bois d'œuvre et d'un autre côté, elle créait dans ces populations un nombre grandissant de chômeurs et de personnes sans ressources.

Les armateurs de ces bateaux à voiles qui venaient chercher du bois d'œuvre au Canada devaient faire la première partie de leur traversée avec des cales vides: ce n'était pas là une façon rentable de gérer leur commerce. Pour les dirigeants anglais, la solution était trouvée: à l'aller vers le Canada, les cales seraient remplies d'émigrants et au retour vers l'Europe, elles seraient pleines de bois ou de toutes autres denrées: céréales, viande, poissons, fourrures. C'est ainsi qu'en 1847, plus de 441 bateaux à voiles partis des ports d'Écosse, d'Angleterre et d'Irlande passèrent sur le fleuve Saint-Laurent en face de Rimouski remplis de plus de 100 000 émigrants pour se diriger vers la Grosse-Ile.

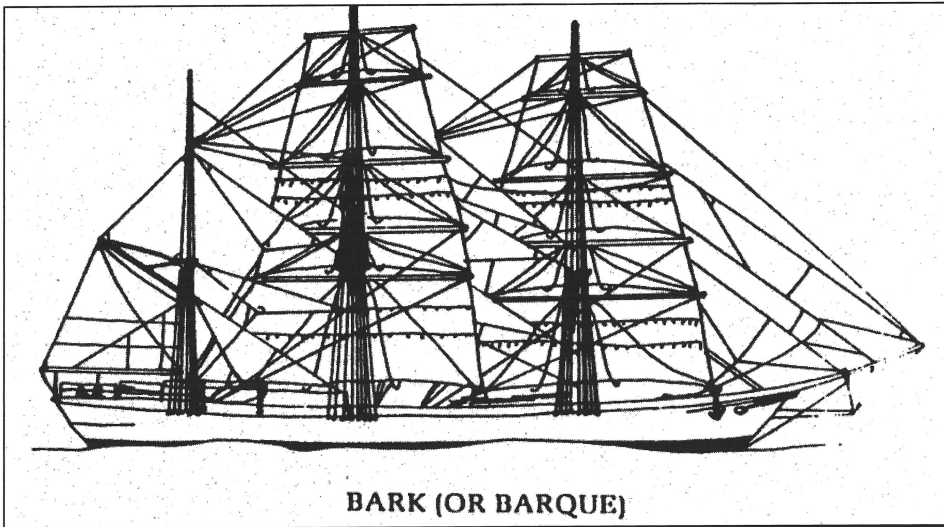
En cette année-là, c'était la Loi de la Quarantaine et aucun capitaine n'était

autorisé à faire un quelconque arrêt lors de la traversée de son bateau vers le Canada. Or, vers le 20 août 1847, le capitaine du Bridgetown Bark ordonne l'arrêt de son bateau au large de Pointe-au-Père et demande aux membres de son équipage d'aller chercher de l'eau potable dans les habitations riveraines. Quelques détails supplémentaires pour comprendre la situation: 42 jours se sont passées depuis le départ de ce bateau de Liverpool et déjà 84 personnes mortes du typhus ont été jetées à la mer; sur le bateau beaucoup d'autres passagers sont malades: à la fin de ce voyage, 161 personnes qui étaient là au départ seront mortes du typhus dont un bon nombre sera enterré à la Grosse-Ile.

Thomas Watts, 19 ans, jeune marin anglais se porte volontaire: il quitte le



(De gauche à droite) arrière: le Conseil municipal de Rimouski: Éric Forest, Joël Simonnet, Yves Thibodeau, Suzanne Ouellet-Lauzier, Michel Tremblay, Paul-Eugène Gagnon, Marc-A. St-Amand, Côme Roy et Gisèle Saint-Pierre. Avant: les descendants d'émigrants: Karine Watts, Luc Watts, Jacques Watts, Madeleine Watts, Laura Watts (descendants de Thomas Watts, Anglais, 1847), Madeleine Boulanger (descendante d'Ann Conray, Irlandaise, 1847) et Marius Lévesque (descendant de Patrick Shalloo, Irlandais, 1848).



BARK (OR BARQUE)

Trois-mâts barque (The Mariner's Dictionary 1972).

bateau en chaloupe avec d'autres marins mais il ne revient pas. Des 84 personnes jetées à la mer, 2 sont des membres de sa famille mais 7 autres membres de sa famille à bord sont déjà atteints du typhus et mourront à leur arrivée à la Grosse-Ile ou dans les jours suivants. En quittant le bateau, Thomas Watts, mon ancêtre, avait pris sa décision... soit celle de ne pas y revenir: il avait eu une occasion privilégiée de pouvoir survivre. C'est ainsi que mon ancêtre fit son arrivée à Rimouski. La famille d'Hubert Bouillon et d'Élizabeth Ross l'adopta et par la suite, il se maria avec une fille du voisinage et s'établit à Rimouski.

À la Grosse-Ile le nombre d'orphelins, surtout parmi les Irlandais, n'avait cessé de grossir depuis l'arrivée du premier bateau au mois d'avril jusqu'à la fermeture des activités portuaires au mois d'octobre 1847. À la fin des saisons maritimes de 1847 et 1848, il y avait plus de 913 orphelins inscrits sur les listes. Aucun secours structuré n'était prévu pour eux: le clergé du diocèse de Québec prit la responsabilité de trouver des familles d'adoption sur toute l'étendue de son territoire. C'est ainsi que le clergé de Rimouski, alors partie de ce diocèse, fit la promotion auprès des familles de la région en vue de l'adoption de ces jeunes orphelins et adultes. Rimouski en adopta 38 en 1847, 16 autres en 1848 et au recensement de 1851 déjà 63 avaient été adoptés et ce nombre ne sera pas dépassé par la suite. Ce geste humanitaire est digne de mention, Rimouski

devint ainsi la région du Québec qui avait adopté le plus grand nombre de ces émigrants en détresse.

En faisant cette démarche, je veux souligner et rappeler aux citoyens actuels de notre ville et de notre région que cette action humanitaire a été posée par des familles de Rimouski et des environs. Rimouski est une région magnifique qui a su, depuis fort longtemps, se développer une réputation de centre d'accueil et d'hospitalité.

Voici quelques caractéristiques de ces émigrants et des familles d'adoption.

Caractéristiques des émigrants

32 Irlandaises, 29 Irlandais, 1 Écossaise et 1 Anglais (63). Notons quelques patronymes: Boyle, Connor, Dalton, Hynes, Kane, Mahoney, Prior, Reilly, Watts.

Religion:

Parmi les jeunes Irlandaises et Irlandais, il y aura des conversions au catholicisme.

En 1851, il y avait 61 catholiques, 1 anglicane et 1 presbytérienne.

Les langues:

Ces émigrants parlent le gaélique, l'anglais mais doivent, tous les jours, parler le français. Lors du recensement de 1851, les noms de famille des émigrés sont écrits avec différentes orthographes: beaucoup de noms de famille sont écrits au son. Cependant aucun nom de famille de ces

émigrés n'a été substitué et deux d'entre eux n'auront pas leur nom de famille écrit au recensement de 1851: toutefois, j'ai pu les retracer et les identifier parce que leur prénom était quand même inscrit dans les familles qui les hébergeaient.

Âges:

À l'arrivée de ces émigrés à Rimouski, les âges variaient entre 3 ans et 88 ans. Si je les répartissais par groupes d'âges, j'aurais: 18 enfants entre 3-9 ans; 26 enfants entre 10-15 ans; 18 de 16 ans; les plus âgés avaient alors 23 ans, 40 ans, 47 ans et 88 ans.

Ampleur de cette émigration sur la population:

Des 63 émigrants, il faut en enlever 2 qui ont toujours séjourné à Bic ou à Sainte-Luce. Alors les 61 émigrants qui restent sur les 3 649 enregistrements au recensement de Rimouski de 1851 donnent un taux approximatif de 1,5%.

Ce qui veut dire que, pour arriver à la même performance, les Rimouskois actuels seraient obligés d'accepter au moins 450 émigrés qui parlent deux langues non utilisées dans la population et seraient tenus de vivre avec eux.

C'est beaucoup plus que ça que vos ancêtres ont fait pour nos ancêtres. Ils se sont sacrifiés; ils ont même sacrifié leur vie pour celle de nos ancêtres. En effet, les citoyens de Rimouski de ce temps-là étaient conscients du danger qu'ils encouraient en acceptant que leur région devienne un lieu de résidence pour ces émigrants qui avaient été en contact avec des personnes atteintes du typhus. Ils ont quand même accepté de recevoir nos ancêtres. À preuve, cet extrait d'une pétition signée par 264 citoyennes et citoyens de Rimouski, pétition qui fut envoyée à l'archevêque de Québec, Mgr Joseph Signay; cette pétition est datée du 18 juillet 1847 et signée par l'abbé Destroismaisons, prêtre et vicaire à Saint-Germain-de-Rimouski. Cette pétition était faite en faveur de l'abbé Antoine Lebel, prêtre et vicaire à la paroisse Saint-Germain à l'effet de le dispenser de la semaine de service qu'il devait effectuer à l'été 1847 à la Grosse-Ile.

Nous sommes remplis de la plus haute admiration en voyant le zèle et la charité des vrais Ministres de Jésus-Christ,

.....

qui, n'obéissant qu'aux sentiments de leur cœur, mettent de côté la crainte de contracter une maladie contagieuse, affrontent les dangers d'une mort probable, pour voler au secours de malheureux succombant sous le poids de la plus affreuse misère et dans des circonstances les plus tragiques.

Comme ces familles devaient donc aimer nos ancêtres pour que, quelques semaines plus tard, ils les accueillent en si grand nombre et cela au péril de leur vie! Vous comprenez maintenant pourquoi que, dès la première lecture de cette phrase contenue dans cette pétition, j'en ai saisi toute sa portée et que les larmes se sont mises à couler sur mes joues.

Caractéristiques des familles

Les familles irlandaises déjà établies à Rimouski adoptent des enfants, des adolescents ou des adultes. Les personnes qui parlent anglais, ceux venant d'Angleterre, en adoptent ou se trouvent situées près des familles rimouskoises qui en ont adopté. Les familles rimouskoises qui ont accepté un émigrant semblent être regroupées par îlots. Parmi les personnes responsables dans ces familles d'adoption, nous retrouvons: une femme de médecin; la femme du député; des femmes de capitaines de bateau, des femmes de marchands et surtout des femmes de cultivateurs.

Le terme **adopté** a plusieurs sens. Certaines familles ne seront que des familles d'accueil: un rôle qu'elles joueront avant le placement définitif de l'émigrant ici ou à l'extérieur de la région; d'autres familles auront le rôle complet de l'adoption; le couple servira de parents lors du mariage de cette émigrante ou de cet émigrant adopté; dans certains cas, le couple a engagé une émigrante comme servante; enfin, en ce qui concerne la famille qui a adopté mon ancêtre, celle d'Hubert Bouillon, ce dernier servira de témoin lors de la conversion de mon ancêtre au catholicisme, en 1848.

Parmi les familles adoptives, se trouve une personne à qui je tiens à exprimer ma reconnaissance. Il s'agit de Catherine Drapeau alors présidente des Dames charitables de Rimouski, organisme qui servira de lien entre le clergé et les familles ainsi que de support à ces familles. Cet organisme avait été fondé au Québec à la suite

de l'épidémie de choléra de 1832. Cette dame avait, en 1851, l'âge respectable de 76 ans.

Sur la liste des émigrants et des familles adoptives, il manque un nom très important. Il aurait dû apparaître à côté de la majorité des noms d'émigrants. C'est celui de l'abbé Antoine Lebel, prêtre et vicaire à la paroisse Saint-Germain-de-Rimouski. C'est lui, l'âme de cette œuvre humanitaire. C'est un jeune prêtre, dévoué et de santé fragile. Malgré une pétition de la part d'un groupe de paroissiens de Saint-Germain qui demandait à l'archevêque de Québec de surseoir à l'invitation de se présenter à la Grosse-Ile durant l'été 1847, le bon abbé écrivit à son archevêque, lui faisant part de son état de santé, mais ajoute qu'il accepterait quand même de s'y rendre si telle était sa volonté. Il s'est rendu à la Grosse-Ile, il a vu la misère humaine et il a pu la vivre durant toute une semaine. À son retour, il répondit avec empressement aux demandes de son archevêque et organisa un service d'adoption à Rimouski dès l'automne 1847. Il poursuivit son travail et continua de jouer le rôle d'intermédiaire entre Rimouski et Québec durant l'année 1848 et jusqu'à son départ pour une cure à Sainte-Claire. À ce jeune prêtre, je dis toute mon admiration.

Personnellement, je lui dois une profonde reconnaissance. C'est lui qui changea l'orientation religieuse de ma famille, en donnant des leçons de catéchisme à mon ancêtre; c'est lui qui présida la cérémonie de sa profession de foi ainsi que la cérémonie de son baptême sous condition: par ces gestes, mon ancêtre passait de l'église presbytérienne à l'église catholique romaine.

Nous sommes maintenant rendus à la troisième partie de ce protocole.

Dans l'assistance comme au micro, se trouvent des citoyens de Rimouski, des descendants de ces émigrants, qui auraient une demande à faire au Conseil municipal de la Ville de Rimouski.

Moi, Jacques Watts, je suis un descendant de **Thomas Watts, Angleterre, 1847**; (les membres de ma famille): Madeleine Watts et Laura Watts; (deux de mes enfants): Karine-Helen Watts et Luc Watts; Madeleine Boulanger, une descendante d'**Ann Conray, Irlande, 1847**;

Marius Lévesque, un descendant de **Patrick Shalloo, Irlande, 1848**.

Ensemble, nous demandons pour tous ces émigrants qui ont reçu une chaude hospitalité de la part des citoyens de Rimouski et de la région à cette époque qu'une résolution soit proposée et acceptée par le Conseil municipal de la Ville de Rimouski afin de rendre un hommage particulier à Feu Madame Catherine Drapeau, alors présidente des Dames charitables de Rimouski, à Feu Monsieur l'abbé Antoine Lebel, prêtre et vicaire à la paroisse Saint-Germain-de-Rimouski, promoteur de cette œuvre humanitaire ainsi qu'à toutes ces familles qui ont su accueillir ces survivants et les faire grandir. Bien qu'étant le porte-parole des descendants de ces émigrés, permettez-moi d'ajouter que je suis fier d'être le descendant de Thomas Watts qui a pu exprimer sa reconnaissance à ce dévoué prêtre ainsi qu'à toutes ces familles qui nous ont reçus les bras grands ouverts et qui nous ont fait grandir.

Monsieur le maire, je tiens à remercier les membres du Conseil municipal pour le geste que vous venez de poser. Serait-il possible, après la période des questions qu'une photo-souvenir soit prise incluant le Conseil municipal ainsi que les descendants des émigrants qui sont présents dans cette salle?

.....

Monographie forestière de Lac-au-Saumon

Bernard Létourneau

Les bâtisseurs de la vallée de la Matapédia proviennent de la Côte-Sud, du littoral bas-laurentien, de l'Acadie, des Îles-de-la-Madeleine. Ils sont en quête d'un nouvel établissement, d'un nouveau lieu d'ancrage, d'appartenance. Venant de toutes parts, ils formeront de nouvelles communautés, encadrées par l'organisation marchande industrielle forestière et l'Église. Ainsi naîtra la Vallée, les chemins Kempt et Matapédia, l'Intercolonial, Cedar Hall, Amqui, Causapschal et Lac-au-Saumon.

Il faudra attendre la crainte d'une invasion américaine pour que le gouverneur canadien Kempt décide d'ouvrir un chemin, qui portera son nom, reliant le fleuve Saint-Laurent et la Baie des Chaleurs, de la rivière Mitis à l'embouchure de la Restigouche, en 1830-1832. En 1833, il n'y aurait que quatre habitants dans la vallée de la Matapédia, installés aux quatre postes routiers pour venir en aide aux voyageurs aventuriers de cette piste quasi impraticable; l'un d'eux sera Pierre Brochu, premier «jobber» de la vallée.

En 1856, les autorités gouvernementales décident d'améliorer cet axe de communication par la construction du chemin Matapédia, qui suivrait le tracé précédemment choisi pour un éventuel chemin de fer reliant Québec aux Maritimes. Déjà la construction de ce chemin, pour des impératifs politiques et militaires, permet les premiers déplacements d'une population de travailleurs et les prémices d'une activité d'occupation et d'exploitation du territoire. En effet, on observe en 1861-1862, un début d'activités forestières, lorsque Pierre Brochu, installé en tant que gardien du poste de Sayabec du chemin Kempt, tient un chantier d'abattage et de flottage de bois, employant une trentaine de forestiers.

La construction du chemin de fer Intercolonial donne, de 1868 à 1872, le coup d'envoi du développement de la

Matapédia. Construit par sections, il s'ensuit une série de chantiers échelonnés le long de la route Matapédia, abritant autant de concentrations de travailleurs forestiers, journaliers terrassiers, hommes de services et de commerces. *«Au-delà de 4 000 ouvriers travaillent à la construction du chemin de fer Intercolonial dans la Matapédia, de 1873 à 1876. La route et l'Intercolonial terminés, il s'ensuit un vrai type de développement foudroyant»*¹. L'ouverture de ces axes routier et ferroviaire permet de surcroît, celle des zones agricoles et de missions religieuses de colonisation: Sainte-Angèle, Saint-Moïse Station (Saint-Noël), Saindon (Sayabec), Cedar Hall (Val-Brillant), Amqui, Lac-au-Saumon, Causapschal. Le peuplement se fait progressivement du nord au sud, suivant les axes routiers. L'établissement des colons commandait dès le début le défrichement de la forêt, incluant autant une production de bois pour les besoins domestiques que la vente des grumes commerciales.

Le Lac-au-Saumon, plus au sud d'Amqui, apparaît aux yeux des voyageurs et explorateurs, comme une région offrant de prime abord, toutes les qualités recherchées d'un territoire forestier vierge. Un premier effort de colonisation s'opère, en 1863, lors de l'arrivée de quelques hommes, dont Prudent Michaud, sur la rive nord du lac, à la mission Saint-Edmond, desservie par Amqui. Son fils, Elzéar, sera le premier colon établi sur le rang 3, au sud du Lac-au-Saumon, en 1885. Toutefois, l'implantation des premiers arrivants apparaît difficile. Dans la mouvance des hommes sans terre agricole et des ouvriers-manoeuvres en quête de travail, durant la grande période de migration vers les États-Unis, la colonisation des territoires vierges n'est pas de tout repos. Et comme le souligne le curé Bouillon², dans ses souvenirs de missionnaire de Saint-Edmond du Lac-au-Saumon, *«tous et chacun n'a pas été créé et mis au monde pour faire un*

habitant». À ce titre, relevons les arrivées et départs des premiers colons de la mission, côté nord du lac. Ne citons que les Lebel (1864-1870), Dubé (1870-1879), Lamontagne, Gauthier, Saint-Laurent (1879-1916) ayant séjourné sur le seul lot no 61. Il en est de même sur les lots 56, 57, 58, 59, 61, 64, 65, qui des années 1866 à la fin des années 1890, connurent les Dubé, Blais, Ruest, Boucher, Michaud, Thibault, Lebel, Lamontagne, Fournier, Perron, Proulx... La situation est similaire, dans la nouvelle paroisse émergeant en 1885, au sud du lac, dans le canton Humqui. Les allées et venues, et transferts de propriétés témoignent de la grande difficulté des nouveaux colons à s'enraciner dans ce territoire. Et comme le souligne le curé Bouillon, à l'instar des enfants de M. Poitras, beaucoup de nouveaux arrivants deviennent des ouvriers, *«préférant la scie et le rabot à la charrue et la herse»*. Il faut y voir que les activités dans les scieries et chantiers environnants exercent un grand attrait auprès des nouveaux colons.

Dans cette constante mouvance des premiers colons, l'arrivée d'un nouveau contingent sembla vouloir assurer un essor dans la paroisse. En 1896, à la suite d'une invitation du premier ministre Flynn du Québec auprès de ses électeurs des Îles-de-la-Madeleine, un premier groupe de 34 hommes, femmes et enfants s'installe au 3^e rang du canton Humqui. Ce sont des Thériault, Arsenault, Turbide, Jomphe, Lafrance. L'installation s'avère difficile pour ceux qui, habitués *«à la vaste plaine bleue»*, appréhendent la forêt comme étant l'*«enfer de Dante»*, selon l'expression de Bouillon. Une deuxième vague appuiera cet effort de colonisation. Les Acadiens et Madelinots de Saint-Pierre-de-l'Étang-du-Nord occuperont les rangs 4, 5 et 6 du canton: ils portent nom des Cormier, Thériault, Boudreau, Richard, Decost, Lafrance, Chevarie, Chiasson, Bourgeois, Derasps, Vigneault, Leblanc, Cyr...

Tous et chacun tente tant bien que mal de s'installer sur ces terres boisées et d'y établir une activité agricole, à l'instar des autres territoires du nord de la vallée. Certains réussissent; mais beaucoup d'entre eux font partie d'un continuuel va-et-vient dans les quelques années suivant leur implantation. Certains retournent à leur contrée d'origine. La plupart repartent vers une autre destination et l'«Oncle Sam» en attire plusieurs. Mais c'est principalement l'activité forestière d'une vallée en plein développement qui semble offrir le plus d'intérêt.

Les premières activités forestières au Lac-au-Saumon

Dès le début de la colonie au sud du lac, deux types d'activités forestières se développent, comme dans les paroisses en amont. Les colons, prenant graduellement accès aux lots de la forêt publique, doivent procéder à l'abattage de leurs boisés, pour fins agricoles et pour leur bois d'oeuvre à fins domestiques. La première activité sera celle des petits moulins de service local, qui se développent le long des petits cours d'eau, dont le ruisseau Sauvage. Ignace Lavoie y construit un premier moulin, en 1865 qui, en plus du service local, produit du bois d'oeuvre pour le chemin de fer Intercolonial. Jean-Baptiste Poitras et M. Campion opèrent chacun, durant les mêmes années, leur propre scierie domestique. Ils sont principalement approvisionnés des bois des colons, et leurs activités ne sont guère d'envergure.

La deuxième activité en sera une de commercialisation, quoique embryonnaire. La Howard et Guernesey Manufacturing Company, en 1886, exploite un peu de bouleau pour du bois de fuseau, servant aux filatures britanniques³. Elle s'approvisionne à partir de son lot 46, de la rive nord du lac. Ce lot sera vendu à Edson Fitch, qui dès l'hiver 1890, exploite sur trois ans, une scierie de bois de bouleau et de tremble. En 1896, Edson Fitch vend son moulin à Hubert Paradis, ainsi que les lots 40, 46, 47 et 48. Paradis acquiert cinq autres lots, (41, 42, 43, 44, 45), sur la rive nord du lac. Son domaine forestier s'agrandira, en 1897, de 5 lots additionnels (19, 20, 21, 22, 23), sur la rive sud-est du lac. Sa production, à même ses lots, reposait sur le bois de construction et de lattes; il manufacturait

également du bardeau du cèdre qu'il achetait de la King Brothers de Cedar Hall (Val-Brillant)⁴.

La fin du siècle marque un premier tournant dans l'activité forestière industrielle de la région. M. Paradis commence à s'approvisionner en cèdre et bois d'oeuvre, auprès des colons qui utilisent le ruisseau Sauvage pour la drave, jusqu'à la tête du lac. Assemblées en estacade, les billes sont remorquées par le premier bateau à vapeur affrété par Paradis, jusqu'à la scierie sise sur la rive nord du lac. Oeuvré, le bois sera acheminé par bateau sur la rive sud, pour l'exportation par le train. Cette première relation d'affaires avec les colons développe chez ces derniers des activités saisonnières (agriculture et foresterie) qui très rapidement suscitent l'intérêt pécuniaire. L'on observe déjà l'achat de nouveaux lots pour l'exploitation des bois marchands par les colons, et l'abandon de ces lots, une fois la récolte des grumes terminée. Le travailleur forestier prend pied sur le territoire du Lac-au-Saumon, en tant que tel.

Dès le début du XX^e siècle, quatre grands industriels forestiers s'installent au Lac-au-Saumon. Depuis 1896, la scierie de H. Paradis opère avec une quarantaine d'ouvriers. En 1902, la John Fenderson Lumber construit son premier moulin; 90 employés y travailleront. En 1904, Joseph

Théberge opère avec un premier contrat d'approvisionnement de bois de pulpe, pour les États-Unis; 80 personnes y seront embauchées. Et 1905 verra la Price Brothers, après l'incendie de sa scierie à Amqui, s'installer à la tête du lac. Quatre industriels qui, durant tout l'âge d'or forestier du Lac-au-Saumon, conditionneront les us et coutumes de la région du lac et des paroisses du Haut-Pays. La Vallée est forestière et ses communautés s'y développent au rythme de cette exploitation.

Hubert Paradis sera le seul industriel qui opérera durant l'essor, l'âge d'or et le déclin de l'activité forestière de Lac-au-Saumon. Depuis 1896, il opère sa scierie sur la rive nord du lac, avec une quarantaine d'employés. À la suite de l'incendie de celle-ci en 1923, il reconstruit en plus grand sur la rive sud du lac, employant davantage d'ouvriers, et produira jusqu'à 4 millions de pieds de billots de bois par année. Malgré la diminution de ses activités durant la crise des années 1930, il poursuivra ses opérations jusqu'à la fin des années trente. Et, *«quelques années plus tard, la compagnie Paradis et Frères fermera ses portes, dû aux coûts trop élevés de transport par drave d'un bois trop éloigné de la scierie»*⁵.



Le transport du bois (Alfred Pelland, *La colonisation dans la province de Québec*, Québec, 1908, p. 41).

J. A. Théberge construit, en 1901, un petit moulin à bois, sur le lot 31 du premier rang du lac, côté sud. Il s'emploiera avec les colons installés près du ruisseau Sauvage à nettoyer celui-ci pour y pratiquer la drave, afin d'y acheminer les billots de ces derniers, auprès de qui il s'approvisionne. En 1904, il remplit un contrat de 5 000 cordes de bois de pulpe; 80 personnes travaillent à son moulin, et il expédie à la scierie Price d'Amqui du bois de sapin et d'épinette. En 1917, Théberge vendra ses actifs à la Brown Corporation, qui poursuivra ses approvisionnements auprès des colons et sur des terres publiques: Brown se spécialise davantage dans le bois de pulpe, qu'il achemine en 1919 par son bateau-caboteur à essence. En 1922, la Brown cédera ses activités à la St. Lawrence Company, qui elle-même fera faillite en 1929. En 1930, cette scierie, acquise par un monsieur Rousseau, sera détruite par un incendie. La fin de ces opérations correspond au début du déclin forestier de Lac-au-Saumon. La John Fenderson Lumber Company, propriétaire d'un tiers de la seigneurie du lac Matapédia, ouvrira en 1902, l'un des plus grands moulins à bois de la Vallée. Elle emploiera près de 90 ouvriers à sa scierie et doublera sa production, par la construction d'un autre moulin en 1920. La Fenderson produira jusqu'à 19 millions de pieds de bois par année. Les années de crise auront toutefois raison de l'activité de sciage de la Fenderson. Elle devra fermer ses portes en 1938, n'étant plus alimentée par le bois des colons, livré systématiquement à la compagnie des Frères Paradis, et en raison de l'éloignement des autres sources d'approvisionnement.

Enfin, un quatrième grand joueur arrive en 1905. Price Brothers, à la suite de l'incendie de son moulin d'Amqui, s'installe à la tête du Lac-au-Saumon. La compagnie reconstruit à neuf, mais elle choisit de déménager d'Amqui toutes les maisons de ses employés ainsi que ces derniers. Elle construit également des logements pour les nouveaux employés venant des localités environnantes. La Price Brothers s'approvisionne essentiellement des bois de ses concessions du lac Humqui. Au plus fort de ses opérations, elle emploiera à son moulin une centaine d'ouvriers. Les activités forestières de récolte seront confiées à des



Vue aérienne de Lac-au-Saumon dans les années vingt (Archives nationales du Québec, fonds de la Compagnie aérienne franco-canadienne, L10-7).

«jobbers» employant les colons et leurs fils. Price, à l'instar de Paradis et de Brown, se dote d'un bateau pour le transport de ses bois sur le lac.

En 1920, l'activité de flottage du bois sur le lac est telle que les quatre principales industries s'associent pour former la Salmon Lake Drave and Boom Association. Cette association a pour mandat de trier l'ensemble des billots acheminés par drave sur la rivière Humqui et le ruisseau Sauvage. Identifiées individuellement par une couleur (noir/Paradis, vert/Fenderson, blanc/Price), les billes sont triées, rassemblées en estacade et remorquées par bateaux aux différentes scieries et moulins. L'année 1928 marquera la dissolution de l'association, causée principalement par la fermeture des activités des Price Brothers, qui prétextent un manque d'approvisionnement en bois. La centaine d'ouvriers de l'usine perdent leur emploi et une bonne partie d'eux quittent la région pour les autres moulins de la compagnie, à Matane, Price et Rimouski. La fermeture des Price, en 1928, la dissolution de l'association des industriels, la faillite de la St. Lawrence en 1929 et l'incendie de cette scierie en 1930 précèdent de peu la période noire de la Grande Crise des années 1930. Celle-ci ralentira forte-

ment les activités de Paradis et frères et Fenderson. C'est la fin de l'âge d'or forestier de Lac-au-Saumon.

Le déclin des activités forestières

Le brusque ralentissement des opérations forestières annonce un changement majeur des activités économiques locales. Les chantiers forestiers ferment; la vente du bois des colons diminue fortement. Il s'ensuit une transition: à la vocation forestière succède un développement agricole, principalement autarcique mais progressivement de nature marchande. Toutefois, un déclin de la population est perceptible dans la municipalité. Selon l'inventaire des ressources naturelles et industrielles⁶ et le recensement de la population de 1931 et 1936, l'on constate que près de 600 personnes ont quitté les paroisses et village du Lac-au-Saumon. En 1936, la population s'établit désormais à 2 172 personnes. «Ces départs, selon l'inventaire, seraient surtout attribuables à la fermeture de la scierie Price Brothers, et aux ralentissements des opérations des établissements Fenderson Co., et Paradis et frères». Les industriels forestiers locaux anticipent déjà le moment où ils devront cesser localement leurs opérations. Fenderson Co., en 1937, qui emploie trente

personnes annuellement sur ses chantiers et dans sa scierie, prévoit fermer ses opérations au début des années 1940, faute de réserves forestières régionales suffisantes. La compagnie produit 3,3 mm de pmp (pied/mesure/planche), provenant pour les deux tiers de la forêt publique, et pour un tiers des lots des colons. C'était plus de 55% de la production totale à Lac-au-Saumon. Paradis et frères produit 2,5 mm de pmp, provenant pour les trois quarts des lots des colons, et pour un quart de lots patentés. Ils emploient, de façon permanente (65) et temporaire (15), quatre-vingt personnes localement. Ils prévoient cesser leurs opérations en 1939, pour aller s'établir dans le comté de Bonaventure. Une troisième scierie, celle de L. Fortier, produit moins de 360 000 pmp, destinés au marché local. Elle s'approvisionne pour près de 85% sur une réserve forestière privée (Free Hold); dix-sept personnes y travaillent, en majorité de façon temporaire. Il devient évident que l'âge d'or des activités forestières est bien et bel révolu.

Toutefois, la reconversion de la vocation économique permet d'identifier de nouvelles activités agricoles. Selon les relevés de cet inventaire l'ensemble du territoire compte 140 fermes, sur lesquelles presque toutes les cultures sont en augmentation. Au niveau des cheptels, la région doit continuer à importer les chevaux. Aux niveaux porcin et avicole, la production couvre les besoins locaux. C'est au niveau des bovins que l'on observe une nette augmentation depuis 1931. Le Syndicat de beurrerie du Lac-au-Saumon fonctionne à plein rendement et produit 45 000 livres de beurre qu'il vend dans la région et à Québec.

Une relance forestière

Malgré une lente reprise de l'économie forestière en 1937, durant la guerre et la reconstruction de l'Europe en 1947-1948, l'activité forestière de Lac-au-Saumon stagne. Ce sont les industriels côtiers qui accaparent la majorité de la production de bois de sciage du Bas-Saint-Laurent. La petitesse des grumes récoltées dans la Vallée ne permet guère le sciage: elles sont de plus en plus destinées au bois de pâte des industries établies au nord du Nouveau-Brunswick. Ce ne sera qu'en 1948 qu'un monsieur Hébert débutera une

nouvelle activité forestière industrielle, employant une centaine d'hommes à ses moulins de sciage de bois d'œuvre, de bardeaux et lattes, ainsi que de planage, sans compter les travailleurs forestiers des chantiers. De plus, M. Hébert innove par l'introduction de la mécanisation: il délaisse la drave au profit du camionnage des billots qui lui permet de cueillir le bois en des lieux plus distants des cours d'eau.

Si M. Hébert ne semble pas avoir de concurrence dans la municipalité même de Lac-au-Saumon, il doit composer avec les autres scieries environnantes, dont celles d'Albertville, de Saint-Léon-Le-Grand, de Sainte-Marguerite, et particulièrement celle de Jos Levasseur, à la frontière mitoyenne de Causapschal et Lac-au-Saumon. Jos Levasseur emploie régulièrement soixante-cinq hommes au moulin et près de quatre-vingt bûcherons, en majorité de Lac-au-Saumon. Les opérations de Levasseur ont duré une quarantaine d'années, après quoi il céda les rennes à son neveu, M. Thériault qui opéra le moulin. M. Hébert dut mettre un terme à ses activités en 1971 pour diverses raisons: une maladie qui le frappa en 1956, deux incendies de l'usine de rabotage et de la scierie en 1962 et la mévente du bois en 1969⁷.

Si les opérations forestières des Hébert et Levasseur purent maintenir un certain niveau d'activités agro-forestières sur le territoire, il n'en demeura pas moins que l'économie rurale connût une situation difficile dans les années 1950-1960. L'activité agricole arrivait à peine à dépasser le degré d'autosuffisance alimentaire. Et la modification de la gestion de la production laitière, par l'arrivée du transport laitier, des réservoirs, des nouveaux produits et des quotas ne permit plus la survie des petites fermes laitières familiales. Un nouvel exode de jeunes se produisit; il ne restait plus guère que l'activité forestière sur les derniers boisés privés et dans les chantiers régionaux et de l'extérieur.

Dès la cessation des activités de M. Hébert, en 1971, les installations de la scierie firent l'objet de nombreuses acquisitions. Les Entreprises Bois-Saumon limitée les achètent pour les louer au milieu des années 1970 à la Canada Soft Wood. Au milieu des années 1980, les Entreprises Jos Abud en deviennent acquéreurs,

opèrent et revendent vers la fin de la décennie à la Cie Donohue de Matane. Celle-ci en arrête les opérations en 1991 et revendra les actifs à M. Bérubé, des Entreprises Cédrico, en 1993. La désuétude de l'ancienne scierie de M. Hébert, au Lac-au-Saumon, commanda la fermeture de celle-ci, ainsi que celle de Saint-Léon-le-Grand, acquise en même temps de la Donohue. Elles furent aussitôt remplacées par la construction, dès la fin 1993, à Lac-au-Saumon, d'une nouvelle usine de sciage à la fine pointe de la technologie, la Bois-Saumon du Groupe Cédrico, pouvant transformer 300 000 m³ solides de résineux pour une possibilité de mise en marché de 66 000 000 pmp. Et dans la poursuite d'un vieux rêve de forestier, les travailleurs de l'usine, regroupés en coopérative, participent à l'actionnariat pour une part de 15%, ainsi que la Société d'exploitation des ressources de la vallée (SERV), pour une part de 10% du capital. Le Groupe Cédrico en assure la direction, conjointement avec ses partenaires.

Les activités de la scierie de Jos Levasseur seront toutefois plus régulières. Associé à ses neveux, en 1971, il mena ses opérations jusqu'à sa retraite en 1984. Ces derniers poursuivront sous le nom de Scierie Thériault et Thériault inc, fabriquant tout comme dans les années 1940-1950, le «bois de barreau», ainsi que le «stud», bois de construction en 2X4 et 2X6. Au début de 1997, la scierie Bois-Saumon en acquiert les actifs, intègre le bois de sciage et recherche une nouvelle vocation pour le bois de tremble, provenant de la forêt privée.

* * *

Riche est l'histoire forestière de la Vallée de la Matapédia et d'une de ses paroisses, Lac-au-Saumon. Dans le temps et l'espace, la Vallée s'ouvre par une mauvaise piste, le Kempt, suivie du chemin Matapédia et du lien ferroviaire de l'Intercolonial. Dès lors, le long de ces voies de transport se développe l'industrie marchande forestière. Lac-au-Saumon, à la fin du siècle dernier, amorce un âge d'or de l'industrie jusqu'aux années de la Grande Crise: les rives du lac auront connu les Paradis, Fenderson, Price, Théberge, Brown, ainsi que les nombreux colonisa-

teurs-bûcherons ayant ouvert la Vallée et ses Hauts-Plateaux. Le déclin des activités durant la Crise et la guerre 1939-1945 ne sera pas cependant effacé par la timide reprise des années 1950-1960. La pénible situation socio-économique des paroisses agro-forestières du Haut-Pays amène la fermeture d'une dizaine de celles-ci, suscitant toutefois un vif mouvement de réactions par les Opérations Dignité. Une volonté populaire de prise en mains amena la création d'organismes de gestion en commun des ressources locales, dont la forêt privée et publique. Une nouvelle approche collectiviste de la gestion des boisés privés, juxtaposée à une révocation des concessions forestières, à une révision de la politique forestière et à de nouveaux objectifs de rendement soutenu de la forêt publique, favorise davantage le développement de l'aménagement forestier.

Ainsi, à la veille d'un nouveau millénaire, Lac-au-Saumon et la Vallée connaissent un nouvel élan forestier, amené par la modernisation industrielle de la première transformation chez Bois-Saumon, par le dynamisme d'une société comme la SERV, et des espoirs de transformation à valeur ajoutée comme les portent les Technologies Mecker d'Amqui. Souhaitons que cette énergie, comme ce fut le cas à pareille heure au siècle dernier, soit le nouveau point de départ d'un développement durable forestier.

Notes

- 1- Raoul Blanchard, **Le rebord sud de l'estuaire du Saint-Laurent. L'Est du Canada français, province de Québec, tome premier**, Librairie Beauchemin, 1935, p. 203. Tiré de **Histoire du Bas-Saint-Laurent** de Jean Charles Fortin et al., p. 188.
- 2- Abbé A. Bouillon, **Au grand jour ou les évolutions d'une paroisse canadienne**, Joigny-Yonne, France, Éditions Vulliez, 1926, p. 36.
- 3- **Ibid.**, p. 73.
- 4- Monique St-Amand, **Les moulins à scie du Lac-au-Saumon**, Rimouski, Publication du Cégep de Rimouski, 1974.
- 5- **Ibid.**, p. 39.
- 6- Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce, **Inventaire des ressources naturelles et industrielles, comté municipal de Matapédia**, 1938, p. 84-88.
- 7- Monique St-Amand, **op. cit.**

Le voyage de l'abbé Ferland en Gaspésie en 1836

Luc Savard

Ce travail présente les résultats d'une lecture d'un récit de voyage autour de la Gaspésie fait par l'abbé Ferland en 1836. Ce récit se présente dans un ordre chronologique. Nous avons choisi de regrouper en quatre grands thèmes les observations et les commentaires qui s'y trouvent. Nous verrons, dans l'ordre, le légendaire et l'histoire, les activités de subsistance, la question de la colonisation et enfin, l'état des lieux visités. Dans chacune de ces parties, on pourra comparer les commentaires de Ferland avec d'autres sources d'informations: d'une part les observations faites par des voyageurs qui ont précédé ou suivi l'abbé Ferland et, d'autre part, avec les résultats de recherches historiques récentes. Cette comparaison nous permettra de mieux cerner la vision de la Gaspésie de l'abbé Ferland.

Jean-Baptiste-Antoine Ferland

Avant d'aborder le contenu du récit, il convient de dire quelques mots sur son auteur afin de mieux cerner le personnage et replacer l'ouvrage dans son contexte.

Ferland est né à Montréal le 25 décembre 1805¹. En 1816, il entre au Collège de Nicolet où il fait de brillantes études classiques sous la protection de Mgr Joseph-Octave Plessis. Premier de classe en 1821 en philosophie, il opte pour le sacerdoce en 1822 et l'année suivante il devient secrétaire temporaire de son mentor. En 1828, à l'âge de 22 ans, il est ordonné prêtre. Il est ensuite nommé successivement vicaire à la paroisse Notre-Dame de Québec (1828-1829) puis à Fraserville et à Saint-Roch de Québec. En 1834, il devient le premier chapelain de l'hôpital de la Marine et des Émigrés de Québec. De 1834 à 1841, il est successivement curé de Saint-Isidore, près de Lévis, de Sainte-Foy et finalement de Saint-Anne-de-Beaupré. Grâce à sa connaissance de l'anglais qu'il a appris très jeune, Ferland est souvent

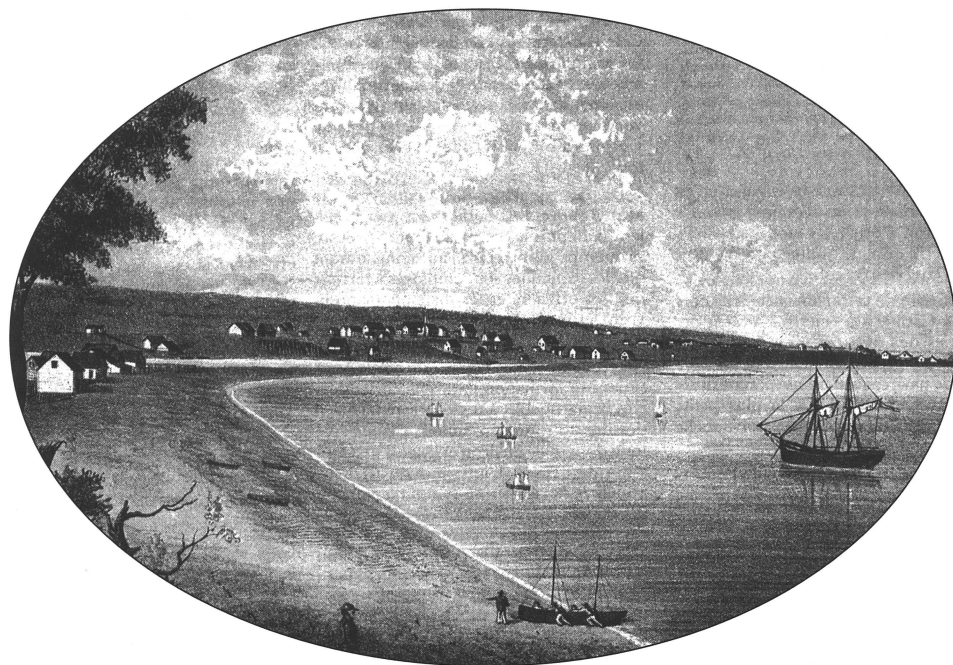
appelé à exercer ses fonctions auprès des minorités anglo-catholiques. Il se dévouera d'ailleurs auprès des immigrants irlandais atteints du typhus à la Grosse-Ile en 1847.

En 1841, Ferland entre au collège de Nicolet. Il y enseigne la littérature, l'histoire et la philosophie. Il fut successivement préfet des études (1841-1850), directeur (1842-1848) et supérieur (1848-1850) de l'institution. À l'été 1850, il abandonne sa charge de supérieur pour consacrer son temps à la recherche, l'enseignement et quelques tâches administratives et pastorales. Durant cette époque, il réside à Québec à titre de conseiller de l'archevêché. En 1852, il visite l'île d'Anticosti où il rencontre Louis-Olivier Gamache dont il fera un personnage de légende. Il visite également la population catholique établie sur la côte du Labrador en 1858.

C'est au cours des années 1850 que Ferland entreprend sa carrière d'historien.

En 1854, il est nommé professeur à la faculté des arts de l'Université Laval, dont il devient le doyen en 1864. Il est chargé d'un cours public d'histoire du Canada. Pour accomplir cette tâche, il fit un séjour en Europe en 1856-1857 durant lequel il visita différents dépôts d'archives et copia tout ce qui lui semblait pertinent sur l'histoire du pays. Ses conférences furent publiées en deux volumes parus en 1861 et 1865. Ferland est décédé prématurément le 11 janvier 1865 à Québec.

Au cours des années 1860, Ferland fut le porte-parole de l'interprétation du passé du clergé: «le moment semblait venu de faire l'unanimité sur le rôle historique des clercs, en vue de favoriser un certain consensus à l'égard de l'emprise croissante du clergé sur les destinées du Canada français»². La synthèse historique de Ferland veut créer l'unanimité idéologique autour des clercs, tout s'y déroule pour démontrer l'influence bien-



Grande-Rivière (Thomas Pye, *Images de la Gaspésie au XIX^e siècle*, Québec, 1980, p. 51).

veillante du clergé et du catholicisme sur la société coloniale. Ferland était donc un des ténors de l'interprétation ultramontaine de l'histoire nationale.

Le voyage de l'abbé Ferland

L'abbé Ferland et ses compagnons de voyage partent de Québec le 15 juin 1836. Ils sont de retour à leur point de départ le 9 août suivant. Leur périple les conduit à s'arrêter en divers lieux tout le long des côtes de la Gaspésie. Chaque arrêt donne l'occasion à l'abbé Ferland de décrire les environs et d'apporter ses commentaires sur les habitants, leurs moeurs et l'état de l'établissement. Même quand la goélette ne fait que passer devant une localité, l'abbé Ferland la souligne au passage et en fait une description plus ou moins longue. Si les voyageurs s'arrêtent quelque part, le séjour dure de quelques heures à quelques jours, la durée du séjour étant en fonction des affaires à traiter ou de la possibilité de profiter de vents favorables pour continuer la route.

Le légendaire et l'histoire

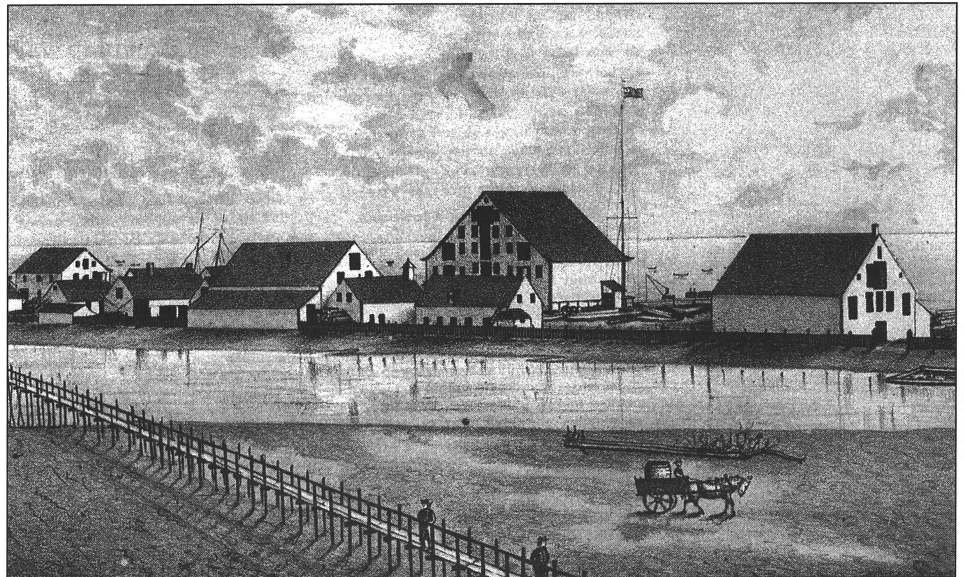
Étant donné l'intérêt de l'abbé Ferland pour l'histoire, il n'est pas surprenant de retrouver dans son récit de voyage quelques notes sur les faits ayant marqué les annales de la région. Ainsi, près de Grande-Rivière, il rappelle le naufrage d'un des vaisseaux de la flotte de l'amiral Walker qui montait à l'assaut de la ville de Québec en 1711. Selon lui, ce vaisseau aurait été séparé du reste de la flotte durant une tempête pour venir se fracasser sur les côtes de cette localité. Ce naufrage devait donner naissance à la légende du vaisseau fantôme dans cette région: par temps calme, le vaisseau apparaît soudainement dans un tumulte de vagues et de vents violents et se dirige tout droit sur des rochers où il se brise et disparaît aussi subitement qu'il est apparu. Le navire retourné dans le néant, le calme revient et la mer reprend l'aspect paisible qu'elle avait avant l'apparition³.

L'origine du peuplement de la Baie des Chaleurs donne l'occasion à l'abbé Ferland d'évoquer la déportation des Acadiens en 1755. Il rappelle que quelques centaines d'Acadiens, fuyant les troupes anglaises, avaient trouvé refuge dans cette région et, les années passant, s'y enracinèrent pour donner naissance à la souche

acadienne du peuplement⁴. Cette affirmation est tout à fait juste. Selon des études récentes, près de 1 000 Acadiens trouvèrent refuge dans la Baie des Chaleurs entre 1755 et 1760. Environ 150 d'entre eux s'installèrent près de Bonaventure, endroit jugé plus sûr⁵. Il en revint même de France sous la houlette de la maison Robin qui embaucha 81 Acadiens en 1774⁶.

La Baie des Chaleurs est un lieu fertile en apparition de vaisseaux fantômes et autres phénomènes qu'on appelle «feu de la baie». L'abbé Ferland signale l'apparition fréquente de ce phénomène qu'il nomme le «feu des Roussi», une flamme bleuâtre qui apparaît sur les eaux de la baie et qui disparaît si on tente de l'approcher. Cette apparition serait liée à la disparition de pêcheurs membres d'une même famille - les Roussi - lors d'une tempête. Les âmes de ces infortunés demanderaient ainsi des prières pour leur repos éternel⁷. Ferland fait remarquer que d'autres associent ce feu à

souligne aussi un détail fort intéressant quand il commente les habitudes des hommes de Grande-Rivière, un détail qui perpétue l'explication d'une légende très populaire: la Chasse-Galerie. Dans cette localité, il nous dit que «*tous les hommes sont des chasseurs*». Or, ajoute-t-il, plusieurs d'entre eux ont perdu un doigt ou un pouce en pratiquant cette activité. Il ne dit pas comment mais nous pouvons présumer que le fonctionnement déficient des armes à feu pouvait faire perdre un doigt. Cette constatation faite, Ferland prétend que «*par une coïncidence remarquable, les accidents de ce genre sont toujours arrivés le dimanche ou un jour de fête d'obligation*»⁹. Autrement dit, en ne respectant pas leurs obligations religieuses, ces chasseurs se sont vus punis par la perte d'un doigt. C'est ce même non-respect des jours consacrés à Dieu qui donna naissance en Europe à la légende du Sieur de Gallery, chasseur impénitent qui manquait à ses



Paspébiac, établissement de la Le Boutillier Brothers (Thomas Pye, *Images de la Gaspésie au XIX^e siècle*, Québec, 1980, p. 61).

la déportation de Acadiens: il s'agirait d'un vaisseau anglais qui se consumerait dans un incendie allumé par les étincelles provenant des maisons acadiennes brûlées par les troupes anglaises.

Toujours dans le domaine de la légende, l'abbé Ferland, en passant devant la rivière Madeleine, évoque le revenant qui hante les lieux⁸. Ce revenant est celui qu'on connaît plus familièrement sous le nom de «Braillard de la Madeleine». Il

devoirs dominicaux et qui fut condamné à chasser éternellement avec sa meute de chiens. Cette légende, une fois parvenue sur notre continent avec les premiers colons, se transforma et devint la légende de la Chasse-Galerie.

Mode de vie et activités de subsistance

D'emblée, l'abbé Ferland constate que la morue est au centre de la vie gaspésienne: «*Dans la péninsule gaspé-*

sienne, la morue forme la base de la nourriture et des amusements, des affaires et des conversations, des regrets et des espérances, de la fortune et de la vie, j'oserais dire, de la société elle-même¹⁰. La pêche est la principale, voire la seule activité de subsistance des Gaspésiens. Ferland s'attarde donc à décrire la pêche à la morue, son fonctionnement et la présence des compagnies qui contrôlent cette activité.

On apprend par exemple que plusieurs localités gaspésiennes doivent leur fondation à la qualité des lieux pour la pratique de la pêche: présence d'une rivière et de l'eau douce, havre permettant de mettre les embarcations à l'abri, qualité et étendue des grèves pour le séchage des morues¹¹. Ferland décrit aussi les métiers reliés à la pêche comme les «moitiés de ligne»¹². Ce sont deux pêcheurs qui sont dans la même barque et qui doivent remettre la moitié de leurs prises au maître de grave ou à la compagnie qui les emploie. L'autre moitié des prises est divisée entre les deux pêcheurs. Il y a aussi les «gens de terre»¹³, ceux qui sont chargés de transformer les prises en les faisant sécher ou en les salant. Ferland nous renseigne également sur la transformation de la morue. Elle donne deux types de produit: la morue séchée et la morue verte. Pour ce qui est de la morue séchée, on distingue deux qualités. La morue «marchande», de qualité supérieure, est destinée aux marchés étrangers: Brésil, Espagne, Italie¹⁴. De qualité inférieure, la morue «de réfection» se vend moins cher. Elle constitue la principale nourriture des pêcheurs et se retrouve sur les marchés canadiens et des Indes Occidentales¹⁵. Enfin, il y a la morue verte. Cette morue est salée et mise en baril à l'automne, quand la température ne permet plus de faire sécher le poisson convenablement au grand air.

Les compagnies de pêche sont les moteurs économiques de la Gaspésie. À ce titre, elles retiennent l'attention de l'abbé Ferland qui en profite pour dénoncer l'emprise qu'elles exercent sur la vie des pêcheurs. Ferland identifie trois compagnies mais il s'attarde sur une seule d'entre elles: la maison Robin. Il décrit sommairement le fonctionnement de l'entreprise et souligne que le grand principe qui guide cette maison est le refus de toute innova-

tion. Selon lui, la maison Robin est responsable de l'état de pauvreté des pêcheurs et du peu de développement de l'agriculture dans cette région. À l'inverse, ceux qui ne sont pas sous la coupe des Robin sont beaucoup plus à l'aise. Pour appuyer cette affirmation, il décrit Grande-Rivière comme étant un endroit où «règne une aisance qu'on ne rencontre pas dans nos plus riches paroisses du district de Québec», une aisance attribuable au fait que les habitants du lieu «sont restés hors de la dépendance», de l'entreprise de la famille Robin, incapable d'y établir sa «domination»¹⁶. Pour illustrer cette domination, l'abbé Ferland dépeint comment les habitants de Paspébiac vivent quotidiennement le joug des Jersiais:

*Les habitants de Paspébiac dépendent complètement de la maison Robin. Lorsque que le gouvernement décida de concéder des terres, M. Charles Robin, qui jouissait ici d'un pouvoir absolu, exposa aux pêcheurs qu'il leurs serait plus avantageux de n'avoir chacun qu'un petit lopin de dix arpents, parce que la culture en grand les détournerait de la pêche. Ils se laissèrent persuader et maintenant ils regrettent leur folie. Ces petits terrains ne fournissent qu'un peu de pacage, et les propriétaires doivent tout acheter aux magasins de la compagnie, qui leur avance des marchandises à crédit, et dont ils demeurent toujours les débiteurs*¹⁷.

Les Robin se trouveraient donc à freiner le développement de l'agriculture et même celui de l'éducation. Philippe Robin se serait opposé à l'établissement d'écoles en déclarant qu'il n'est pas nécessaire d'être instruit pour être un bon pêcheur¹⁸. En fait, Ferland reprend dans son ouvrage les accusations qu'avait portées Mgr Plessis à l'endroit de la famille Robin lors de sa visite de la Gaspésie en 1811¹⁹. Plusieurs auteurs ont ensuite fait de même. Auguste Béchard ira même jusqu'à écrire que les marchands jersiais sont une «race de Français abâtardis»²⁰, une «race de vampires sans entrailles et sans caractère moral»²¹. Du reste, Béchard n'est guère plus objectif envers les Gaspésiens, les habitants de cette «partie reculée du Canada», où les esprits «s'ouvrent lentement», affirmant même que ces hommes «sont ce que la maison Robin les a faits»²².

Parvenu dans la Baie des Chaleurs,

l'abbé Ferland fait état d'une plus grande diversité d'activités de subsistance. Les habitants de cette portion de la Gaspésie ne vivent pas uniquement de la pêche. À Port-Daniel, la saison hivernale est employée à la préparation du bois pour l'exportation²³. Bonaventure, Cascapédiac et Carleton jouissent d'un meilleur niveau de vie semble-t-il. À Bonaventure, la navigation et la coupe du bois destiné à l'Angleterre fournissent des activités d'appoint. À Carleton, qui ressemble aux paroisses de Québec selon Ferland, la principale occupation est l'agriculture; la pêche n'est qu'une activité secondaire. Les commentaires de Ferland mettent en valeur les bienfaits de l'agriculture qui se traduisent par un niveau de vie plus élevé, l'aisance, des chemins bien entretenus, bref, «un luxe que nous n'avons pas encore rencontré dans la Gaspésie»²⁴. La Baie des Chaleurs profite d'un meilleur climat, ce qui a favorisé le peuplement et fait de cette région la partie la plus développée de la Gaspésie à cette époque²⁵.

La question de l'agriculture

Dans la foulée de ses commentaires sur les effets de la pratique de la pêche, Ferland ne manque jamais de rappeler que l'agriculture vaudrait beaucoup mieux pour les Gaspésiens. Il remarque que, de Sainte-Anne-des-Monts jusqu'à l'entrée de la Baie des Chaleurs, il n'y a pas de pratique agricole véritable mais ajoute du même souffle que les terres à l'intérieur seraient idéales pour la culture et la colonisation²⁶. Est-ce bien vrai? Ailleurs, on écrit que de la côte de Cap-Chat jusqu'à la région de Percé, on ne trouve qu'une faible étendue de sol fertile²⁷. Pourtant, Ferland souligne, chaque fois qu'il le peut, la qualité des sols des lieux qu'il visite, même de ceux où il ne s'arrête pas. Partout où il fait escale, l'abbé Ferland déplore le peu d'attrait que semble avoir la culture du sol. Malgré la présence de terres propres à la culture selon lui, il note que les habitants les ont soit délaissées au profit de la pêche, soit peu exploitées, voire abandonnées comme à «l'Anse au Gris-Fond» (sic)²⁸ ou «entièrement négligée», comme à Douglastown²⁹. Pour l'abbé Ferland, il ne fait pas de doute que les Gaspésiens auraient tout avantage à se consacrer à la culture du sol, garante d'une qualité de vie

supérieure, plutôt que de pratiquer la pêche et subir ainsi la domination des entreprises de pêche jersiaises. Il fait remarquer que ceux qui pratiquent l'agriculture s'en tirent mieux que les pêcheurs. C'est le cas des descendants acadiens installés dans la Baie des Chaleurs. Ferland écrit que ces derniers «se livrèrent particulièrement à la culture de la terre, et ne s'occupaient de la pêche que pour subvenir à leurs propres besoins»³⁰. Ce mode de vie, plus stable et plus adéquat aux yeux de Ferland, procure aux Acadiens l'avantage de vivre «très vieux» et d'avoir une postérité nombreuse. L'abbé évoque aussi la pureté des mœurs de cette petite société vivant dans une «foi qui rappelle les temps primitifs du christianisme»³¹. Les bienfaits de l'agriculture se font aussi sentir au niveau du développement des collectivités, en particulier en ce qui a trait aux routes, comme à Carleton où «des chemins bien entretenus permettent de voyager en voiture, dans toute l'étendue de Carleton; aussi chaque cultivateur possède cheval et charrettes, tant pour les voyages et les promenades, que pour les travaux de la terre»³². Cette situation contraste avec les autres localités où la pêche est la principale activité. Les pêcheurs ne possèdent généralement pas de chevaux et il n'existe pas, à cette époque, de routes carrossables reliant les localités entre elles,

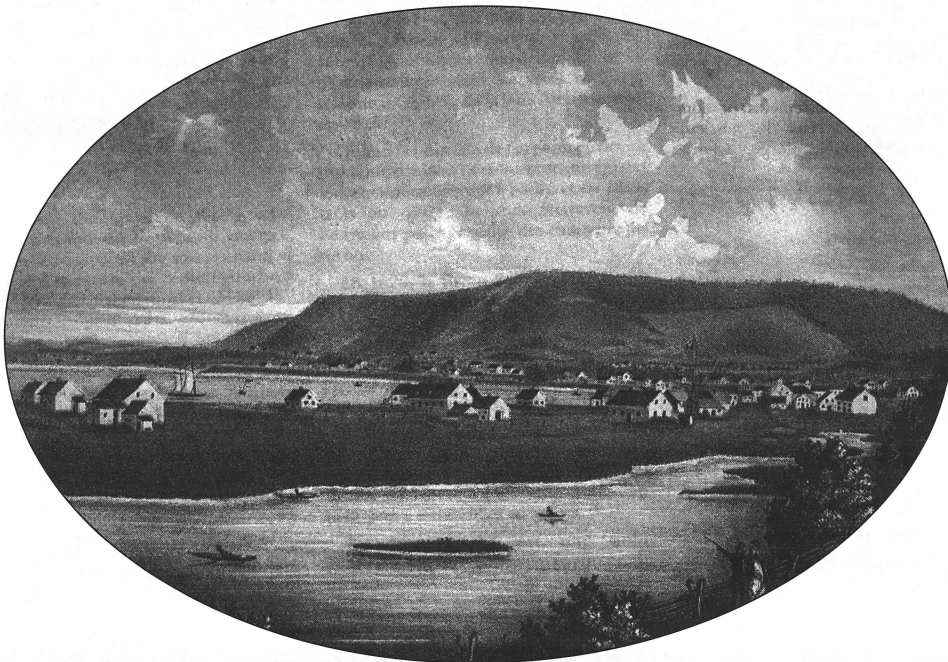
tout au plus y a-t-il des sentiers qu'on emprunte à pied. Les déplacements d'un endroit à l'autre se font sur l'eau, en barque, ou par le rivage³³. Un autre voyageur avait constaté cette lacune avant le passage de l'abbé Ferland. Le docteur Von Iffland observe «que l'accès est difficile pour ne pas dire impossible dans bien des endroits»³⁴.

Si l'ouvrage de l'abbé Ferland insiste sur les avantages de l'agriculture, il n'est pas cependant un livre de propagande moussant la colonisation. D'autres auteurs, reprenant les qualités du sol gaspésien attribuées par Ferland, écriront des ouvrages voués à la promotion de la colonisation de ce coin de pays, décrivant les lieux comme une sorte de paradis. Ainsi, J.-C. Langelier écrit qu'«il est incontestable que le sol de la Gaspésie est riche, fertile, capable de faire vivre dans l'aisance et la richesse»³⁵, que la pêche à la morue est un emploi «très lucratif»³⁶, que «la plus parfaite harmonie»³⁷ règne entre les diverses confessions religieuses et que la Gaspésie offre à l'émigrant «des avantages incontestables et la perspective non seulement de vivre à l'aise dès son arrivée, mais de s'acquérir en peu de temps un joli patrimoine, d'assurer un bon établissement à ses enfants et même d'arriver à la richesse»³⁸. Enfin, comble des avantages,

en Gaspésie «le climat est sain», la preuve en est qu'«il n'y a pas dix médecins dans toute la Gaspésie»³⁹! Ferland ne verse pas dans une telle description, sans rapport avec la réalité, tout juste bonne à berner les étrangers pour les attirer en Gaspésie. Toutefois, il a tendance lui aussi à voir dans l'agriculture une forme d'activité plus propice à la «race» canadienne française. Pour Ferland, agriculture rime avec progrès et développement, voire l'aisance. Pourtant, nous savons que l'agriculture de cette époque était rudimentaire, qu'elle employait des techniques peu productives qui épuisaient les sols rapidement. Elle n'était même pas en mesure de subvenir aux besoins de la région⁴⁰. Il y eut plusieurs famines en Gaspésie: 1816, 1833, 1849. L'année même du voyage de Ferland, en 1836, la pêche et les récoltes sont mauvaises en Gaspésie et une autre disette sévit. Ferland n'en fait aucune mention.

Observations générales sur l'état des lieux

L'abbé Ferland nous fournit une foule de détails sur l'état des lieux qu'il visite, le niveau de développement des paroisses, il nous décrit également les habitants et leur mode de vie. Le portrait de la Gaspésie qui se dégage de son ouvrage nous fait voir trois secteurs différents. Le premier est constitué par la côte nord de la Gaspésie, de Sainte-Anne-des-Monts jusqu'au Cap-des-Rosiers. Cette portion du territoire est faiblement peuplée, les localités sont isolées. Sainte-Anne-des-Monts compte 37 familles⁴¹, Mont-Louis n'en compte que trois⁴², Grand-Étang une seule. Autour de cette dernière localité, Ferland ajoute qu'il s'y trouve seulement quatre familles sur trente lieues de côte⁴³. À partir de Gaspé jusqu'à l'entrée de la Baie des Chaleurs aux environs de Paspébiac, on perçoit une région différente, plus peuplée et où l'activité est plus dense: Gaspé est décrit comme «le village où réside l'aristocratie de la Gaspésie»⁴⁴, Percé compte environ «500 âmes», Grande-Rivière montre des signes d'aisance. La Baie des Chaleurs se distingue quant à elle par son niveau de développement nettement supérieur aux deux autres régions. L'agriculture y occupe plus de place qu'ailleurs, ce qui permet à Ferland de justifier ses dires au sujet des avantages à pratiquer cette activité plutôt



Carleton (Thomas Pye, *Images de la Gaspésie au XIX^e siècle*, Québec, 1980, p. 67).

que la pêche.

La diversité du peuplement en Gaspésie est très évidente dans l'ouvrage de Ferland. Contrairement aux récits de voyages de la fin du XIX^e siècle (on pense ici à Faucher de Saint-Maurice par exemple) dans lesquels on ne trouve que peu de références aux autres groupes ethniques ou linguistiques, Ferland nous dépeint une Gaspésie cosmopolite: Canadiens, Jersiais, Britanniques, Irlandais, Écossais, Basques et Micmacs s'y côtoient. Il évoque également les différents cultes, catholique et protestant. La langue anglaise et le français sont tous les deux en usage, voire même «familières à tous» dans certains endroits⁴⁵. On y évoque aussi la probabilité d'un métissage. Ferland, décrivant les habitants de Newport, écrit qu'ils ont «le teint cuivré, les pommettes saillantes, les cheveux noirs, longs et raides». Il en conclut qu'une partie de la population de cette localité est «un mélange de sang sauvage»⁴⁶. La diversité que nous décrit Ferland est proche de ce que les historiens actuels ont pu trouver. À ce chapitre, la Gaspésie se distingue: «La coexistence d'autant d'ethnies fait un peu figure d'exception à l'époque dans le paysage rural de la province de Québec»⁴⁷.

Étant membre du clergé, l'abbé Ferland s'intéresse au développement des paroisses et vante les bienfaits de la religion sur les populations. La présence d'un

missionnaire a pour résultat une amélioration «sensible», tant au niveau spirituel que temporel. Même constat en ce qui concerne l'éducation. Douglstown se voit qualifié de «meilleure mission du district sous le rapport moral», résultat de la présence d'un maître d'école depuis plusieurs années. C'est tout un renversement si l'on compare les dires de Ferland avec ce que notait Von Iffland lors de son passage 15 ans plus tôt. «Les possessions anglaises dans l'Amérique du Nord sont bien loin d'être entièrement civilisées», Douglas-town est livré à la merci des fauteurs de troubles, les magistrats n'y ont aucun pouvoir sur les brutes qui y font la loi⁴⁸. Quant à la Baie des Chaleurs, elle se démarque encore une fois. Pour l'abbé Ferland, la pratique de l'agriculture et la dévotion des Acadiens sont deux caractéristiques qui concourent à élever le niveau de développement de cette région.

L'ouvrage de Ferland nous dépeint une Gaspésie résolument tournée vers le monde maritime. Les communautés sont accrochées au littoral, la mer leur fournit les moyens de vivre et ses ressources sont le moteur de l'économie locale. Les observations de Ferland sont en général assez justes, elles ne sont pas très éloignées de ce

qui se dégage d'études récentes. Les différences surgissent quand l'auteur se laisse guider par sa mentalité terrienne et ses idées sur le développement qui conviendrait aux Gaspésiens. Homme d'Église, il est aussi influencé par ses convictions religieuses. En bout de ligne, Ferland nous donne à voir une Gaspésie isolée, peu développée à l'exception de la Baie des Chaleurs. Les habitants, presque tous pêcheurs, sont à la merci des Jersiais qui contrôlent la pêche morutière, d'où cette aversion de Ferland à l'endroit des Robin qui sont jugés assez sévèrement. Les pêcheurs sont aux prises avec la pauvreté et l'endettement, l'abbé Ferland les décrit parfois à la limite de l'indigence. On perçoit chez l'auteur la volonté de transmettre certaines valeurs, toutes reliées au mode de vie rural, pour pallier aux difficultés des Gaspésiens. En fait, Ferland reste sur sa position d'observateur extérieur, il ne se place pas du point de vue des Gaspésiens, il ne semble pas mesurer le poids des traditions locales dans la façon de vivre de ceux qu'il observe. Il en résulte un ouvrage très intéressant qui peut se lire sur deux niveaux. Au premier, on retrouve une foule de détails sur la vie quotidienne en Gaspésie tandis qu'une lecture plus attentive nous informe sur la mentalité de l'auteur et l'idéologie qu'il tentait de promouvoir.

Notes

- 1- «Ferland, Jean-Baptiste-Antoine» dans **Dictionnaire Biographique du Canada**, Québec, PUL, vol. IX, (1977): 279-282.
- 2- *Ibid.*, p. 281.
- 3- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, **La Gaspésie**, Québec, Imprimerie A. Côté et cie, 1879, p. 149-153.
- 4- *Ibid.*, p. 193.
- 5- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, **Histoire de la Gaspésie**, Montréal, Boréal Express, 1981, p. 141.
- 6- *Ibid.*, p. 142.
- 7- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *op. cit.*, p. 179.
- 8- *Ibid.*, p. 51.
- 9- *Ibid.*, p. 144.
- 10- *Ibid.*, p. 55.
- 11- *Ibid.*, p. 73.
- 12- *Ibid.*, p. 56.
- 13- *Ibid.*, p. 112.
- 14- *Ibid.*, p. 113.
- 15- *Ibid.*, p. 113.
- 16- *Ibid.*, p. 142.
- 17- *Ibid.*, p. 185.

- 18- *Ibid.*, p. 186.

- 19- André Lepage, «Le banc de Paspébiac, siège social de l'empire Robin», **Revue d'histoire de la Gaspésie**.
- 20- Auguste Béchard, **La Gaspésie en 1888**, Québec, Imprimerie Nationale, 1918, p. 72.
- 21- *Ibid.*, p. 22.
- 22- *Ibid.*, p. 21.
- 23- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *op. cit.*, p. 175.
- 24- *Ibid.*, p. 211.
- 25- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *op. cit.*, p. 152.
- 26- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *op. cit.*, p. 49.
- 27- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *op. cit.*, p. 177.
- 28- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *op. cit.*, p. 74.
- 29- *Ibid.*, p. 89.
- 30- *Ibid.*, p. 194.
- 31- *Ibid.*, p. 195.
- 32- *Ibid.*, p. 211.
- 33- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *op. cit.*, p. 148.

- 34- Anthony Von Iffland, «Aperçu d'un voyage dans le District de Gaspé pendant les mois de mai, juin, juillet et une partie d'août 1821», **Revue d'histoire de la Gaspésie**, vol. VII, no 1 (janvier-mars 1969): 29.
- 35- J.-C. Langelier, **Esquisse sur la Gaspésie**, Québec, Typographie C. Darveau, 1884, p. 41.
- 36- *Ibid.*, p. 105.
- 37- *Ibid.*, p. 153.
- 38- *Ibid.*, p. 171.
- 39- *Ibid.*, p. 172.
- 40- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *op. cit.*, p. 181.
- 41- Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *op. cit.*, p. 44.
- 42- *Ibid.*, p. 50.
- 43- *Ibid.*, p. 50.
- 44- *Ibid.*, p. 89.
- 45- *Ibid.*, p. 83.
- 46- *Ibid.*, p. 160.
- 47- Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *op. cit.*, p. 147.
- 48- Anthony Von Iffland, *op. cit.*, p. 26.

Vieux écrits

Présentation de Pierre Collins, archiviste à l'UQAR

Cette chronique a pour objectif de ressortir des textes et des documents d'archives dont le contenu est encore aujourd'hui intéressant et très instructif pour connaître la description et la perception des lieux et des événements d'hier.

Nous vous offrons cette fois-ci un texte¹ paru dans **Le foyer canadien** d'août 1866 relatif à une chanson gaspésienne «en patois jersiais»; nul doute qu'elle piquera la curiosité des folkloristes et des linguistes.

Chanson gaspésienne

Un ami du Foyer Canadien, qui habite le comté de Bonaventure, a bien voulu nous communiquer la pièce curieuse que l'on va lire. Je vous envoie, nous écrit-il, une chanson en patois jersiais que j'ai recueillie dernièrement et qui se chante dans la Gaspésie parmi les paysans venus de la vieille Jerry (Jersey).

Le patois jersiais est l'ancien français qu'on parlait à l'époque de Guillaume-le-Conquérant, et s'est conservé à peu près intact dans les îles de la Manche, sauf les nuances locales.

Remarque. Le ch, devant e et i, est dur et se prononce comme k: ainsi butchettes se prononce comme butkettes, etc. Le c et l's, placés devant les voyelles, ont le son de ch doux. Ainsi, cidre se prononce comme s'il était écrit chidre, et sous doit se prononcer chou.

L'HIVÉ.

*Ah! coussin Tom, i fait grand froid;
Entre bein vite, apprech' du feu;
Là, pren un' tchaire, et assieds te:
Il y a longtemps qu'nou n't'avait veu.*

*Je crai que d'pis la St. Michai,
Tu n'as pon mins les pids ichin;
Nou n'pourrait craire quasi d'itai
Et d'un parent, et d'un voisin.*

*Apprench' don pus, tu t'tcheins si liain;
Pour me je tremble, et n'sis pon tendre
I y era d'la naï sur terr' demain,
Et j'crai tchi gèle à pierre fendre.*

*Les grand' tcherrues sont arrêtaies;
Nou n'peut touoner ni foui la terre;
Et Ph'lippe me dit qu'aniet la g'laïë
Le portait dans l'Marais d'St.Pierre.*

L'HIVER.

*Ah! cousin Tom, il fait grand froid;
Entre bien vite, approche du feu;
Là, prends une chaise, et assieds-toi:
Il y a longtemps que nous t'avons vu.*

*Je crois que depuis la St. Michel,
Tu n'as point mis les pieds ici;
Nous pourrions à peine croire autant,
Et d'un parent, et d'un voisin.*

*Approche donc plus, tu te tiens si loin:
Quand à moi je tremble, et ne suis pas tendre, (frileux)
Il y aura de la neige sur terre demain,
Et je crois qu'il gèle à pierre fendre.*

*Les grandes charrues sont arrêtées;
Nous ne pouvons plus ni tourner ni bêcher la terre;
Et Philippe me dit qu'aujourd'hui la glace
Le portait dans le Marais de St.Pierre.*

.....

Betté, ma fille, despech' te,
Hâl'-nous du cidre dans la kanne;
Tu es si longtemps que pour de me,
A t'envier autchun bord, j'enhanne.

Prends des butchettes dans ton d'vanté,
Dans la conière i n'y en a pus;
Tu n'as pon qu'faire d'aller au frait;
N'y en a-t-i pon en d'hors de l'hus?...

Qu'nou dait bein estre r'connaissants
D'avé du bouais pour se cauffé!
Ah! tchest qu'nou f'rait si nou s'tait sans,
Principalment dans l'fonds d'l'hivé.

Il y en a bein tchi souffrent à ch't heure,
Et un grand nombre, j'en sis seux,
Tchi n'ont ni pain, ni feu, ni d'meure;
L'bouon Dgieu veaille avé pichi d'ieux!

Elizabeth, ma fille, dépêche toi,
Tire-nous du cidre dans le pot;
Tu es si lente, que, pour ce qui est de moi.
Rien qu'à t'envoyer, quelque part, j'en tousse.

Prends des bûchettes (fagots) dans ton tablier,
Dans le coin il n'y en a plus;
Tu n'as pas besoin d'aller au froid;
N'y en a-t-il pas en dehors de la porte? ...

Que nous devrions bien être reconnaissants
D'avoir du bois pour se chauffer!
Ah! qu'est-ce que nous ferions si nous étions sans,*
Principalement dans le cœur de l'hiver.

Il y en a beaucoup qui souffrent à cette heure,
Et un grand nombre, j'en suis sûr,
Qui n'ont ni pain, ni feu, ni demeure;
Le bon Dieu veuille avoir pitié d'eux!

* Si nous n'en avons pas.

Comme vous voyez, ce patois peut fournir à nos grammaticiens une foule d'étymologies. Dans tous les cas, les nombreux rapprochements qu'il a avec notre langue, telle que nous la parlons aujourd'hui, ne peuvent manquer d'intéresser ceux de vos lecteurs qui s'occupent de linguistique.

Note

- 1- «Chanson gaspésienne» a paru dans la livraison du **Foyer canadien** d'août 1866, p. 396-398. Pour en savoir plus sur cette importante revue littéraire québécoise, on peut consulter **La presse québécoise**, tome 2, 1860-1879, p. 28 à 31, publiée sous la direction d'André Beaulieu et de Jean Hamelin aux Presses de l'Université Laval en 1975. Pour les curieux, dans ce même numéro d'août 1866, on peut lire un poème de F. M. Derome intitulé «Voyage à Rimouski par eau».

Nouvelles brèves

Paul Larocque et Euchariste Morin

À l'été 1997, 7 500 visiteurs ont été accueillis au Parc de l'aventure basque de Trois-Pistoles.

La revue **Au Pays de Matane** a consacré la quasi-totalité de son numéro de novembre 1997 à l'historique de la présence de la Société Radio-Canada dans cette localité. Guy Chrétien est l'auteur de cet important document.

Les Jardins de Métis seront l'hôte d'un atelier d'été en architecture de paysage organisé par l'École d'architecture de l'Université de Montréal, en collaboration avec la Chaire en paysage et environnement. L'atelier se tiendra du 22 au 30 août 1998 et sera l'occasion, en plus des cours réservés aux étudiants inscrits, d'entendre des conférences publiques sur l'histoire des jardins et la composition contemporaine en architecture de paysage.

Le 21 février dernier, dans les locaux du collège de La Pocatière, un bal masqué regroupant 175 participants a donné le coup d'envoi à la célébration du cinquantième anniversaire de la Société historique de la Côte-du-Sud. Saviez-vous que cette Société a amassé plus de deux cents fonds et collections depuis 1948?

Le numéro d'hiver 1997-1998 du **Magazine Gaspésie** consacre un long reportage à la série L'ombre de l'épervier. Le succès de cette émission provoquera-t-il un nouvel afflux touristique? Dans le même numéro, on souligne avec justesse la qualité d'une oeuvre majeure des productions Narval, à la fois écrite et parlée, intitulée **Histoires, contes et légendes de la Gaspésie**.

À Rimouski, on vient d'apprendre que la maison Gauvreau demeure toujours la propriété de la compagnie Irving. Surprise...

Le Musée de la mer de Pointe-au-Père a le vent dans les voiles. Nous saluons

le dynamisme de sa petite équipe qui a su mettre au point un projet novateur auquel les médias ont largement fait écho.

À surveiller cet été: la publication (éditions du GRIDEQ) de l'ouvrage intitulé **Parcours historiques dans la région touristique de la Gaspésie**. Fruit d'un travail d'équipe, ce livre de plus de quatre cents pages abondamment illustrées présentera le patrimoine historique d'une immense région suivant une perspective facilitant la mise en contexte de ses nombreux éléments. Plusieurs commanditaires ont joint leurs efforts pour permettre sa diffusion à un prix raisonnable.

Cette année, la Société historique et généalogique de Trois-Pistoles célèbre son vingtième anniversaire. Signalons également le 125^e anniversaire de l'érection canonique de la paroisse de Sainte-Françoise, que vient de souligner une publication-souvenir de près de trois cents pages publiée par la maison d'édition La Plume d'Oie.

Au cours des derniers mois, des municipalités se sont prévaluées de leur pouvoir en vertu de la Loi sur les biens culturels pour la protection de leur patrimoine. La Municipalité de Kamouraska a constitué en site du patrimoine les deux anciens quais et a cité le presbytère comme monument historique. La Municipalité de Lac-au-Saumon a procédé à la citation de cinq monuments parmi les plus significatifs de son territoire: la caserne de pompier avec son beffroi typique, l'ancien presbytère, l'oratoire Saint-Joseph, le mausolée du curé Alexandre Bouillon et le tertre funéraire de John Frederic Darwall. Finalement, la grange octogonale Adolphe-Gagnon a été citée monument historique par la Municipalité de Saint-Fabien. Une exposition de photos dans le hall d'entrée de la Direction du Bas-Saint-Laurent du ministère de la Culture et des Communications présente actuellement les biens culturels protégés par les municipalités

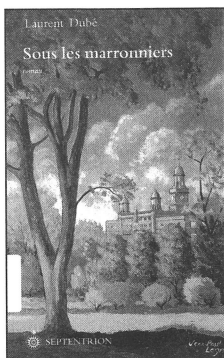
depuis 1987 dans notre région. Ouverture sur les heures de bureau.

Notons la parution récente **Saint-Louis du Ha! HA!**, un bel ouvrage historique rédigé par soeur Marguerite Lavoie dont c'est la 7^e publication.

Notre collaborateur Jean-Pierre Bélanger nous a signalé quelques ajouts ou modifications à son texte paru en janvier dernier dans la revue **L'Estuaire**. Les personnes intéressées particulièrement par ce texte sur Antoine-Alexandre Comeau peuvent rejoindre Jean-Pierre Bélanger au 720, Bousquet, # 13 Drummondville J2C 5W5.

Des livres à lire

L'année 1997 fut fertile dans la production littéraire dont l'intrigue se passe dans notre région; nous avons retenu deux romans dont l'intrigue se déroule respectivement à Rimouski et à Matane et dont nous présentons brièvement le contenu.

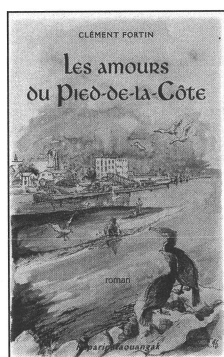


Tout d'abord **Sous les marronniers**¹ de Laurent Dubé qui «à mi-chemin entre la chronique et le roman» raconte le passage de l'auteur au Séminaire de Rimouski du temps de Raoul Roy, Charles Gagnon,

Roger Fournier, Gilles Vigneault et d'autres...

Ensuite laissons l'auteur Clément Fortin présenter son premier roman intitulé **Les amours au Pied-de-la-Côte**².

Dans la première et deuxième partie de ce roman, l'action se déroule au début du siècle, principalement à Matane, un village de la Gaspésie où la forêt constitue le principal gagne-pain des habitants. La Première Guerre mondiale et la conscription, la grippe espagnole, la prohibition, l'incendie de l'église du village, un embâcle, un meurtre sont autant d'événements qui bousculent les habitudes de vie des Matanais. **Les amours du Pied-de-la-Côte**, c'est l'histoire de trois soeurs nées d'une mère pudibonde et d'un père artisan-marchand. L'une tombe amoureuse du fils du dernier Micmac de Matane, un mesureur de bois, une autre s'amourache d'un ancien militaire et la troisième épouse un capitaine de cabotier. Comme toile de fond à ces idylles se dessinent les insaisissables beautés de la rivière Matane, un affluent du Saint-Laurent qui donne naissance à un port de mer dont l'activité apporte la prospérité



aux gens de ce pays.

aux gens de ce pays.

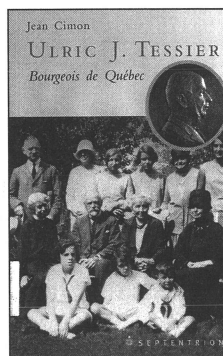
Dans la troisième partie, la Seconde Guerre mondiale et plus particulièrement la bataille du Saint-Laurent se profilent à l'arrière-plan de ce roman. Par un concours de circonstances, les enfants issus de ces amours, Jean-François et Marc, deviennent des frères de lait. Les enfants grandissent, étudient le droit à l'Université de Montréal et éprouvent les joies et les difficultés d'aimer. Jean-François découvrirait-il l'identité de son père? Mélanie, l'amoureuse de Marc, le fils du capitaine, apprendra-t-elle aussi, qui est son père? Comment vivront-ils ces déchirements?

Paru en août 1997 chez Septentrion, **Ulric J. Tessier, Bourgeois de Québec**³ se veut une chronique familiale qui débouche sur l'histoire... L'histoire de la bourgeoisie francophone au XIX^e siècle, l'auteur Jean Cimon l'exprime clairement:

J'ai écrit ce récit pour transmettre à mes enfants le patrimoine culturel de leurs ancêtres du côté paternel (...) Dernière survivante des enfants d'Ulric J. Tessier, ma grand-mère Elmière Tessier-Verge fut pour moi le déclencheur du présent récit. Elle m'a légué une tradition orale qu'il m'appartenait désormais d'écrire à ma façon, c'est-à-dire avec une sensibilité différente dans le temps et dans l'espace.

En cours de rédaction, il m'a semblé que mon propos avait un intérêt plus général que celui de ma seule famille: mes personnages ont touché à tant d'aspects de la société québécoise, qu'il s'agit en fait d'un véritable survol de ce que fut le Québec clérical, politique, économique, social et familial dans la deuxième moitié d'un XIX^e siècle vu de l'intérieur.

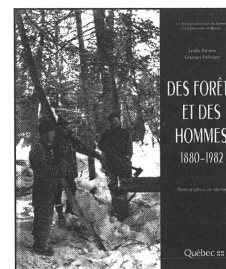
Basé surtout sur des mémoires, lettres, témoignages et anecdotes, le lecteur rencontrera et connaîtra donc au fil des pages de ce récit des représentants des grandes familles bourgeoises québécoises



telles celles des Tessier, Langevin, Chauveau, etc., tant dans leur vie publique que privée, dans leurs accointances avec les Buies, Chapais, Cimon...

Évidemment l'emphase est mise sur l'avocat puis juge Ulric J. Tessier, le dernier seigneur de la seigneurie de Rimouski où il possédait un beau manoir, et ses nombreuses relations et divergences politiques. À lire pour connaître d'une façon intimiste les «faits et gestes» des membres de ces familles bourgeoises du Québec du siècle dernier.

Pierre Collins



Lynda Dionne et Georges Pelletier, **Des forêts et des hommes 1880-1982**, Sainte-Foy, Publications du Québec, 1997, 190 pages.

Cet ouvrage s'inscrit dans la collection *Aux limites de la mémoire*, qui présente des photographies souvent fort anciennes assorties de commentaires brefs et percutants. Un véritable plaisir pour l'oeil! Et surtout peut-être, une longue série de témoignages ethnologiques d'une valeur indiscutable. Les deux auteurs ont regroupé sous quatre rubriques leurs illustrations: 1- Hommes des bois et colons; 2- De la souche à l'usine; 3- La transformation du bois; 4- Aménager un milieu polyvalent. De toute évidence, une démarche réfléchie, manifestant un constant souci d'équilibre et d'esthétique. Une belle recherche et un beau livre produit par nos voisins de Cacouna.

Paul Larocque

Notes

- 1- Laurent Dubé, *Sous les marronniers*, Sillery, Éditions Septentrion, 1997, 232 pages. Vous pouvez vous procurer ce livre auprès de votre librairie.
- 2- Clément Fortin, *Les amours du Pied-de-la-Côte*, publié à compte d'auteur, 1997, 535 pages. On peut se procurer ce livre auprès de l'auteur: Clément Fortin, C. P. 59, Saint-Sauveur-des-Monts QC J0R 1R0.
- 3- Jean Cimon, *Ulric J. Tessier: la bourgeoisie francophone au XIX^e siècle*, Sillery, Septentrion, 1997, 257 pages. Disponible en librairie.



*Hydro-Québec
est fière
de contribuer
à la préservation
de notre mémoire
collective.*

*Hommages
à ses artisans!*



L'UQAR, un fleuve de différences

**L'Université du Québec à Rimouski
offre un large éventail de programmes
dans ses domaines d'expertise.**

Selon vos besoins, vous pouvez suivre un ou plusieurs cours le jour, le soir ou la fin de semaine.

De plus, certains cours sont accessibles par l'enseignement à distance.

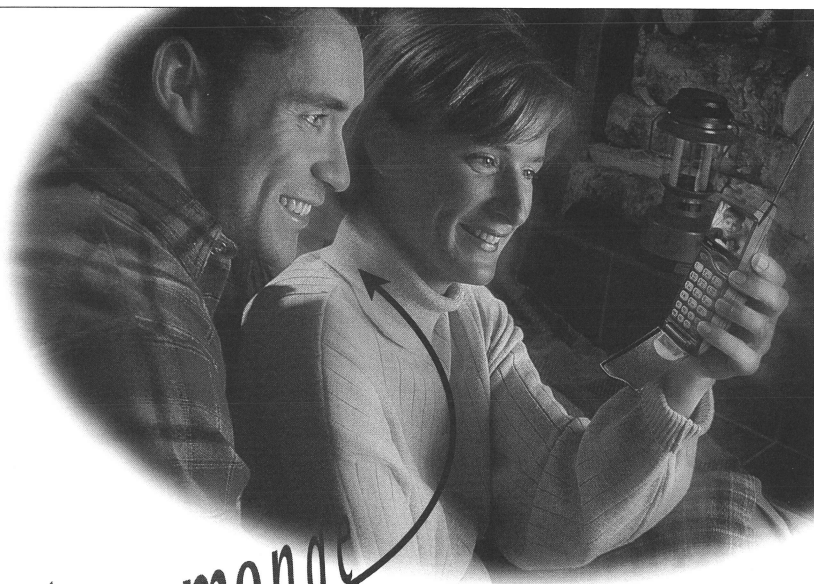
Renseignez-vous.

Bureau du registraire
Université du Québec à Rimouski
300, allée des Ursulines, C.P. 3300
Rimouski (Québec) G5L 3A1

Ligne Info-programmes : 1 800 511-3382
Courriel : uqar@uqar.quebec.ca
Internet : <http://www.uqar.quebec.ca>



Université du Québec à Rimouski



Grandir avec notre monde

QuébecTel 

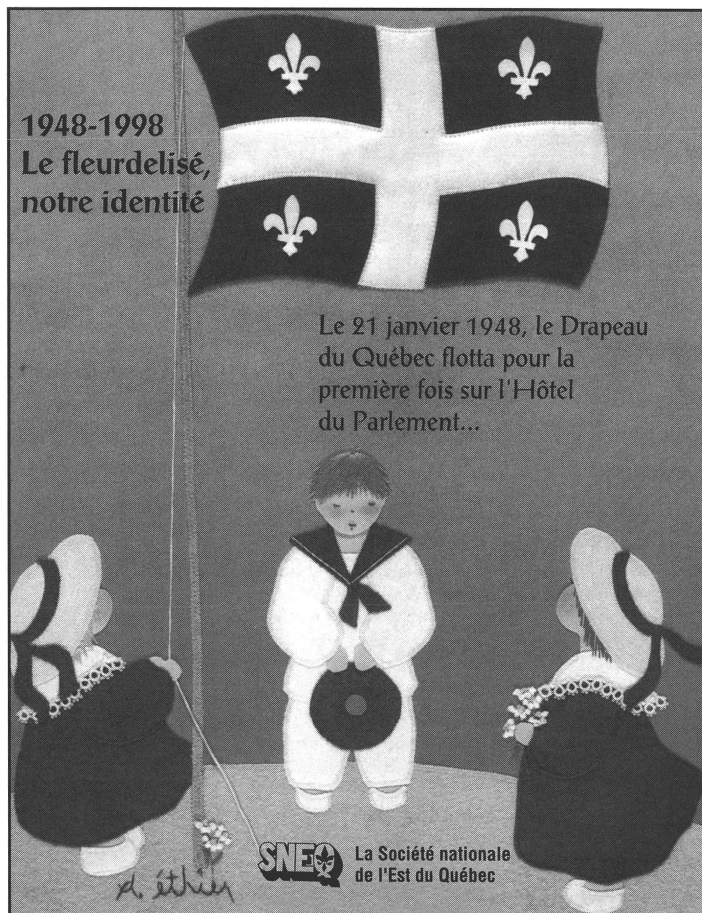
<http://www.quebectel.qc.ca>

CN-3704-1280

**Le ministère de la Culture et des Communications :
un partenaire clé du développement culturel dans le
Bas-Saint-Laurent**

Par son expertise et ses ressources, le ministère de la Culture et des Communications accompagne et soutient les initiatives qui favorisent l'effervescence culturelle des régions du Québec, de même que l'accessibilité des citoyens aux arts et à la culture.

La Direction du Bas-Saint-Laurent est fière de s'associer à la publication de ce numéro de la Revue d'histoire des pays de l'estuaire du Saint-Laurent.



Culture et
Communications

Québec 


MINISTRE
MINISTÈRE


PUBLICATIONS ET
PROGRAMMES


ORGANISMES ET
SOCIÉTÉS D'ÉTAT


BANQUES DE
DONNÉES


MANIFESTATIONS
CULTURELLES


OUTILS DE
RECHERCHE


PLAN DU SITE


RÉGIONS

<http://www.mcc.gouv.qc.ca>


ARTS
ET LETTRES


PATRIMOINE
ET MUSÉOLOGIE


COMMUNICATIONS
ET INFOMOUDES


LANGUE


CULTURE SCIENTIFIQUE
ET LOISIR


CULTURE
ET ÉDUCATION


PROPRIÉTÉ
INTELLECTUELLE


CULTURE ET
MUNICIPALITÉ

Alain
Doucet *LIBRAIRE*
LIVRES ANCIENS



*Catalogue
disponible*

C.P. 1341, Rimouski (Québec)
G5L 8M2
Tél.: 1 800 203-8953
Télec.: 1 418 723-3118
C. électr.: adoucet@quebectel.com
<http://www.icrdl.net/basques/adl/>

